VISIT…

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

Экз. №

НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ВОЙСК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР
МОСКВА—1961

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР
МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА СССР
МИНИСТЕРСТВО РЕЧНОГО ФЛОТА РСФСР

УТВЕРЖДЕНО:

Заместитель Министра
обороны СССР
Маршал Советского Союза
Захаров
11 января 1961 г.

Заместитель Министра
путей сообщения СССР
Гундобин
14 декабря 1960 г.

Заместитель Министра
морского флота СССР
Савинов
22 сентября 1960 г.

Заместитель Министра
речного флота РСФСР
Николаев
4 октября 1960 г.

Экз. №

НАСТАВЛЕНИЕ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ВОЙСК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР
МОСКВА — 1961

ПРИКАЗ
МИНИСТРА ОБОРОНЫ СССР

№ 8

11 января 1961 г. **г. Москва**

1. Ввести в действие Наставление по перевозкам войск железнодорожным и водным транспортом.

2. Приказ Военного Министра СССР 1952 года № 120 и приказы Министра обороны СССР 1953 года № 76 и 1959 года № 259 считать утратившими силу.

Заместитель Министра обороны СССР
Маршал Советского Союза

М. ЗАХАРОВ

Наставление по перевозкам войск железнодорожным и водным транспортом определяет порядок перевозки воинской части, подразделений и команд в составе воинского эшелона, а также основные обязанности перевозимых войск, органов военных и военно-морских сообщений и должностных лиц железнодорожного, морского и речного транспорта по обеспечению перевозки воинского эшелона.

При организации и выполнении перевозок войск настоящим Наставлением в равной степени руководствуются органы военных и военно-морских сообщений, все воинские части и учреждения Вооруженных Сил СССР и органы железнодорожного, морского и речного транспорта.

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Перевозки войск железнодорожным, морским и речным транспортом осуществляются в соответствии с требованиями уставов воинских перевозок, настоящего Наставления, а также особых инструкций и правил, согласованных с органами транспорта.

Выполнение воинских перевозок строго в установленные сроки является важной государственной обязанностью должностных лиц транспорта, органов военных сообщений[1] и перевозимых войск.

Изменение плана воинских перевозок не может производиться без согласования с органами военных сообщений.

2. Должностные лица перевозимых войск, органов военных сообщений и транспорта, связанные с воинскими перевозками, обязаны твердо знать и неуклонно выполнять требования настоящего Наставления.

Указания должностных лиц органов военных сообщений по вопросам воинских перевозок

[1] Здесь и далее под органами военных сообщений понимаются органы военных сообщений на железнодорожном и речном транспорте и органы военно-морских сообщений на морском транспорте.

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Перевозки войск железнодорожным, морским и речным транспортом осуществляются в соответствии с требованиями уставов воинских перевозок, настоящего Наставления, а также особых инструкций и правил, согласованных с органами транспорта.

Выполнение воинских перевозок строго в установленные сроки является важной государственной обязанностью должностных лиц транспорта, органов военных сообщений[1] и перевозимых войск.

Изменение плана воинских перевозок не может производиться без согласования с органами военных сообщений.

2. Должностные лица перевозимых войск, органов военных сообщений и транспорта, связанные с воинскими перевозками, обязаны твердо знать и неуклонно выполнять требования настоящего Наставления.

Указания должностных лиц органов военных сообщений по вопросам воинских перевозок

[1] Здесь и далее под органами военных сообщений понимаются органы военных сообщений на железнодорожном и речном транспорте и органы военно-морских сообщений на морском транспорте.

подлежат точному выполнению всеми перевозимыми военнослужащими.

3. Для обеспечения своевременного и в полной боевой готовности прибытия перевозимой воинской части (подразделения) в назначенный район в первую очередь требуется:

— **от воинской части** (подразделения): постоянная готовность к перевозкам, умение личного состава правильно и быстро грузить и выгружать боевую технику[1], знание правил перевозок, высокая организованность и дисциплина, особое внимание к организации боевого обеспечения в районах погрузки, выгрузки и в пути следования;

— **от органов военных сообщений:** четкое планирование перевозок войск и своевременное предъявление заявок и заданий на их выполнение, организация наиболее рационального использования подвижного состава, судов, погрузочно-выгрузочных устройств и других средств транспорта, используемых для перевозок войск, четкое взаимодействие с должностными лицами перевозимых войск и транспорта, постоянный контроль за перевозками и своевременные доклады командованию о ходе выполнения перевозок;

— **от органов транспорта:** своевременное обеспечение годным для перевозки и оборудованным железнодорожным подвижным соста-

[1] Под термином «боевая техника» имеется в виду вся материальная часть перевозимых войск (боевые, специальные и транспортные машины, орудия и др.).

вом или подготовленными судами, погрузочно-выгрузочными устройствами и приспособлениями, установленными материалами для крепления погруженной боевой техники и безопасное продвижение поездов или судов с войсками по заданному графику.

4. Перевозимые войска, органы военных сообщений и транспорта должны принимать все зависящие от них меры по обеспечению непрерывности перевозок войск.

Воинские эшелоны должны быть всегда готовы к внезапной и быстрой выгрузке на не подготовленных заранее местах, к следованию маршем в обход разрушенных или зараженных участков к месту назначения или для повторной погрузки.

5. Высокая бдительность и сохранение тайны воинских перевозок являются важнейшей обязанностью всего личного состава воинских частей, штабов, органов военных сообщений и работников транспорта.

Скрытность перевозок достигается:

— сохранением тайны подготовительных мероприятий и самой перевозки;

— рассредоточением, укрытием и маскировкой войск в районах погрузки и выгрузки, а также маскировкой перевозимой боевой техники;

— организацией непосредственного охранения войск на всех этапах перевозки;

— ограничением количества исполнителей по обеспечению перевозок и сообщением им только необходимых данных;

— строгим соблюдением секретности при переговорах по техническим средствам связи;

— запрещением личному составу эшелона вести разговоры с посторонними лицами и оставлять на местах погрузки, выгрузки, в вагонах или судовых помещениях письма, газеты и другие бумаги;

— ограничением выхода личного состава из вагонов или судов на станциях или в портах, а также следованием по определенным участкам с закрытыми дверями и люками вагонов, а на судах без выхода на палубы;

— запрещением указывать в письмах и телеграммах, отправляемых личным составом эшелона в пути следования, номер полевой почты, наименование воинской части и упоминать о перевозке, а в отдельных случаях и запрещением переписки во время переезда;

— запрещением провозить в эшелоне посторонних лиц без особого разрешения военного коменданта железнодорожного участка и станции или военного коменданта водного участка и порта (военно-морского коменданта водного района и порта)[1].

6. Личный состав воинского эшелона обязан знать его номер, звание и фамилию начальника эшелона. Пункт назначения и маршрут следования личному составу эшелона не сообщаются.

Все вопросы, связанные с выполнением воинских перевозок, разрешаются должностными лицами перевозимых войск через органы воен-

[1] В дальнейшем изложении военные коменданты железнодорожных участков и станций, военные коменданты станций, военные коменданты водных участков и портов и военно-морские коменданты водных районов и портов именуются кратко: военные коменданты.

ных сообщений. Непосредственное обращение этих лиц к должностным лицам транспорта допускается лишь в тех случаях, когда на станции или в порту (на пристани) [1] отсутствуют представители органов военных сообщений.

При обращении к должностным лицам транспорта, а также при служебной переписке и переговорах по техническим средствам связи должен указываться только номер эшелона. Сообщать наименование станций или портов погрузки и выгрузки, маршрут следования, сведения о численном и боевом составе эшелона, а также наименование части кому бы то ни было, кроме военного коменданта, категорически запрещается.

7. Личному составу эшелона запрещается:

— вмешиваться в работу должностных лиц органов военных сообщений и транспорта;

— задерживать поезд на станциях или судно в портах сверх времени, положенного по расписанию;

— садиться в вагоны или на судно и выходить из них до подачи команды или установленного сигнала;

— сидеть на полу вагонов в дверных проемах, опираться на дверные закладки вагонов; сидеть на борту судна;

— находиться во время движения поезда на платформах, тормозных площадках вагонов (за исключением лиц, выделенных для боевого обеспечения эшелона), на крышах вагонов и без

[1] Далее для краткости изложения порты и пристани именуются портами.

разрешения начальника эшелона — в танках, автомобилях и других машинах, а на судне — в служебных помещениях (радиорубке, на ходовом мостике и др.), спасательных шлюпках и в местах работы экипажа судна;

— останавливать поезд стоп-краном, кроме случаев, угрожающих безопасности движения поезда или жизни людей;

— делать на вагонах или судах надписи, наклеивать или вывешивать лозунги, флажки и декоративные украшения;

— ходить без надобности по путям станций, по территории портов, разводить в пределах станций или портов костры, брать без разрешения уголь, шпалы, снеговые щиты и другое имущество;

— засорять территорию станций или портов, выбрасывать мусор и остатки пищи, а также отправлять естественные надобности вне установленных для этого мест; выбрасывать из вагонов как во время движения, так и на остановках банки, бутылки, куски угля и другие предметы, которые могут нанести увечья людям, находящимся вблизи железнодорожных путей;

— пользоваться без разрешения работников станций гидравлическими колонками;

— применять в вагонах или судовых помещениях другие виды освещения и отопления, кроме положенных для этих целей.

8. Находясь на станциях и в портах, военнослужащие должны быть особенно внимательны и соблюдать правила личной безопасности: остерегаться движущихся по путям локомотивов и вагонов, особенно при выходе на пути из-

за зданий или групп вагонов, при приближении поезда отходить на безопасное расстояние; не перебегать пути перед движущимися локомотивами и вагонами; не подлезать под вагоны, а переходить через тормозные площадки; переходить пути по возможности поперек, минуя стрелочные переводы, а если есть пешеходные мостики, переходить через пути по ним; не подходить под стрелы кранов; не купаться в порту и во время остановок поезда у водоемов; кроме того, во время погрузки и выгрузки эшелона соблюдать правила, изложенные в ст. 114.

9. Военнослужащий, отставший от эшелона, обязан явиться к военному коменданту, а где его нет — к начальнику станции или порта, доложить причины отставания и назвать номер эшелона и фамилию начальника эшелона.

10. Воинские части должны периодически проводить занятия по обучению личного состава переездам.

Эти занятия проводятся по плану боевой подготовки и обычно включают:

— изучение правил организации и выполнения перевозки и обязанностей должностных лиц и личного состава эшелона;

— тренировку личного состава в практической погрузке и выгрузке боевой техники в сложных условиях;

— выполнение переездов на учения, стрельбы, в лагеря и обратно в учебном порядке по определенному плану с отработкой мероприятий боевого обеспечения;

— опытные погрузки новой боевой техники на железнодорожный подвижной состав и суда.

11. Для учебных и опытных погрузок войск и воинских грузов по заявкам органов военных сообщений представляются бесплатно:

— железной дорогой — подвижной состав в количестве до 10 единиц (без права выезда на перегон), погрузочно-выгрузочные устройства и маневровые локомотивы;

— пароходством — суда в количестве до двух единиц, средства механизации, погрузочно-выгрузочные устройства, приспособления и инвентарь (без выхода судов из порта и при условии выполнения не более одной операции в год по каждому порту).

В случае повреждения транспортного имущества, предоставляемого для учебных и опытных погрузок, воинская часть возмещает органам транспорта расходы по ремонту или восстановлению этого имущества.

12. На учебные и опытные воинские погрузки привлекаются работники транспорта, непосредственно связанные по служебному положению с обеспечением перевозок войск.

Глава 2

ВОИНСКИЙ ЭШЕЛОН

13. Воинским эшелоном называется организованная для перевозки в одном поезде или на одном судне[1] воинская часть, учреждение или их подразделения, а также команды и отдельные партии боевой техники.

Боевые корабли, вспомогательные суда и базовые плавучие средства, проводимые по внутренним водным путям, также организуются в воинские эшелоны. Проводка их осуществляется по особому положению.

14. Каждому воинскому эшелону планирующими органами военных сообщений присваивается номер, который, как правило, не изменяется от места погрузки (формирования) эшелона до прибытия его в пункт выгрузки (расформирования), в том числе и при перегрузке с одного вида транспорта на другой.

При следовании в одном поезде или на судне нескольких эшелонов каждый из них сохраняет свою организацию и присвоенный номер.

---

[1] Здесь и далее под судном понимается также буксирный состав — одно или несколько несамоходных судов при буксире (толкаче).

РАСЧЕТ НА ЭШЕЛОНЫ

15. Расчет воинской части на эшелоны при перевозке по железной дороге заключается в определении потребности в подвижном составе для каждого подразделения и распределении подразделений по поездам.

Каждая воинская часть должна всегда иметь расчеты на эшелоны и корректировать их при изменении численности личного состава, количества боевой техники и имущества в подразделениях.

При получении приказа на перевозку по железной дороге штаб перевозимой части должен предъявить военному коменданту заявку на перевозку с приложением расчета воинской части на эшелоны для перевозки по железной дороге или выписки из него (приложение 1).

16. Исходными данными для расчета на эшелоны при перевозке по железной дороге являются:

— численность личного состава и количество боевой техники и имущества в перевозимых подразделениях;

— нормы размещения людей, боевой техники и имущества на подвижном составе;

— вес и длина поезда с воинским эшелоном.

17. Вес поезда определяется как сумма веса перевозимой боевой техники, имущества, людей и веса тары подвижного состава (без локомотива). Для вагонов, занятых людьми, вес нетто принимается по 2 *т* на ось.

Вес перевозимой боевой техники и имущества подсчитывается заранее и указывается на-

чальником эшелона в перевозочных документах (ст. 113).

Длина поезда исчисляется в условных вагонах. Данные об условной длине отдельных типов подвижного состава приведены в приложении 2.

Вес и длина поезда с воинским эшелоном не должны превышать норм, установленных графиком движения поездов по лимитирующему участку маршрута перевозки.

Длина воинского людского поезда (ст. 26), как правило, не должна превышать 60 условных вагонов, включая прикрытие.

На направлениях, где графиком движения установлено обращение грузовых поездов по длине 75 и более условных вагонов, воинские людские поезда формируются по длине не более 75 условных вагонов, включая прикрытие.

18. Перевозки эшелонов могут выполняться типовыми поездами, сформированными по нескольким заранее установленным постоянным схемам.

Составы типовых поездов устанавливаются органами военных сообщений, планирующими перевозки. Подразделения комплектуются в эшелоны таким образом, чтобы наиболее полно использовать подвижной состав типовых поездов.

19. Расчет воинской части на эшелоны при перевозке морским и речным транспортом производится штабом части совместно с органами военных сообщений после получения приказа на перевозку. В этом случае воинская часть представляет начальнику передвижения войск

(начальнику военно-транспортной службы) на водном бассейне расчет-заявку по форме, приведенной в приложении 3.

Заявку на подачу тоннажа (судов) под погрузку после произведенного расчета на эшелоны штаб перевозимой части представляет военному коменданту порта погрузки, а где его нет — начальнику порта.

20. При расчете воинской части на эшелоны для перевозки по железной дороге или водным транспортом необходимо учитывать:

— сохранение боевой готовности и организационной целостности подразделений;

— группировку подразделений с тяжелой боевой техникой по возможности в меньшее количество эшелонов;

— правильное распределение сил и средств всех видов обеспечения по подразделениям и эшелонам;

— очередность отправления подразделений;

— возможность уплотненного размещения боевой техники на подвижном составе или судне с учетом обеспечения быстрой погрузки и выгрузки в сложных условиях.

Перевозить с эшелоном нетабельное имущество запрещается.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ЕГО ПОДГОТОВКА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ВОИНСКИХ ЭШЕЛОНОВ

21. Для перевозки личного состава, действующих в пути кухонь и запасов продовольствия эшелона железной дорогой предоставля-

ются крытые вагоны, подготовленные в санитарном отношении и обеспеченные съемным воинским оборудованием (рис. 1 и 2) по нормам, приведенным в приложении 4.

Для этих перевозок запрещается использовать вагоны из-под живности, сырых животных продуктов, кислот, ядовитых и отравляющих веществ.

При перевозке воинской части или ее подразделений для офицеров эшелона предоставляется пассажирский вагон. При отсутствии пассажирского вагона допускается по согласованию с органами военных сообщений замена его оборудованным четырехосным крытым вагоном.

В необходимых случаях (ст. 183) в состав поезда с эшелоном включается вагон-изолятор, который обеспечивается съемным воинским оборудованием так же, как людской вагон.

22. В отдельных случаях для перевозки эшелонов с командами могут предоставляться составы, сформированные из пассажирских вагонов. Условия и порядок использования пассажирских составов для этих целей определяются Министерством путей сообщения и Управлением военных сообщений Генерального штаба.

23. Для перевозки боевой техники предоставляются платформы, а в отдельных случаях, при недостатке их, по согласованию с органами военных сообщений и полувагоны.

При предоставлении четырехосных платформ

вместо затребованных двухосных, а также полувагонов вместо платформ замена производится из расчета фактической потребности.

Подвижные запасы материальных средств и другое имущество эшелона размещаются в транспортных машинах и крытых вагонах.

Основные характеристики вагонов, используемых для перевозки войск, приведены в приложении 2.

24. Подготовка подвижного состава для перевозки воинского эшелона включает следующие операции:

— отбор и осмотр вагонов;

— очистку вагонов от мусора, остатков ранее перевозившихся в них грузов, снега, льда, от обрубков стоек и увязочной проволоки, а также удаление меловых надписей;

— промывку горячей водой и дезинфекцию крытых вагонов, предназначенных для перевозки личного состава, действующих в пути кухонь и запасов продовольствия, оборудование их и просушку;

— формирование состава по заданной для эшелона схеме (ст. 27);

— контрольный комиссионный осмотр сформированного состава.

При повторной погрузке людские вагоны дезинфицируются и промываются.

В случае необходимости производится дозиметрический контроль подвижного состава и при обнаружении зараженности радиоактивными веществами сверх допустимых норм — дезактивация его.

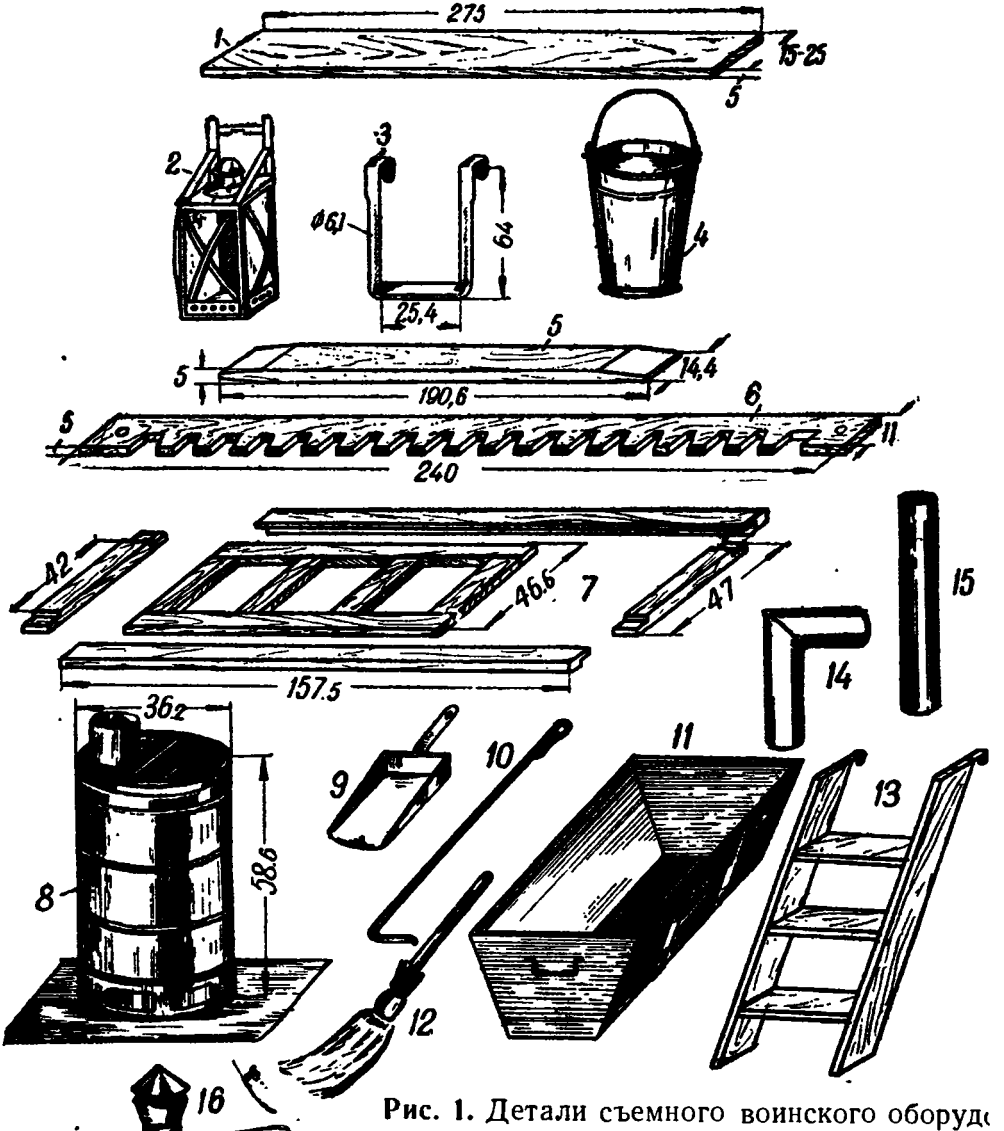
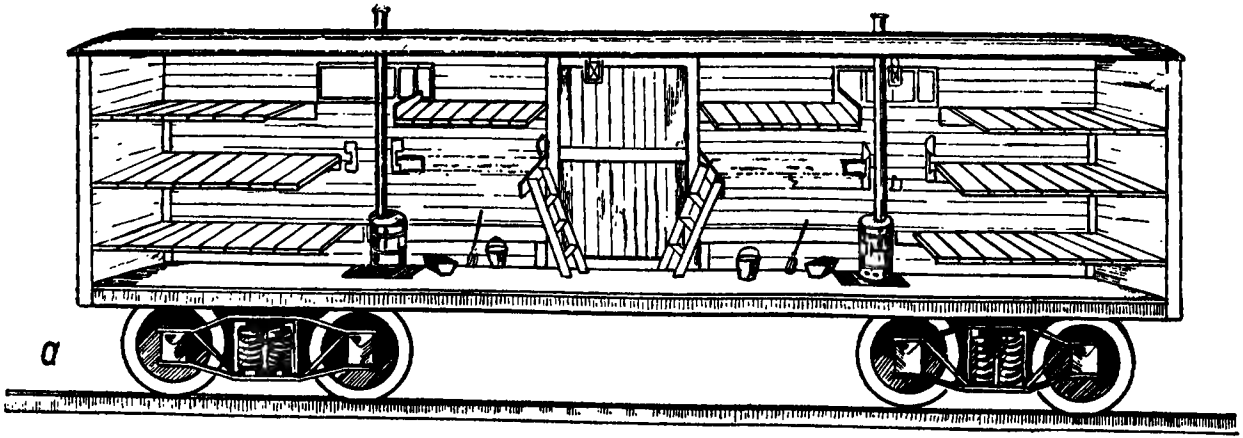


Рис. 1. Детали съемного воинского оборудования крытых вагонов железных дорог СССР:

1 — доска; *2* — фонарь свечной; *3* — стремянка; *4* — ведро противопожарное; *5* — дверная закладка; *6* — ружейная зубчатка; *7* — рама оконная полозкамн; *8* — печь с поддоном; *9* — совок; *10* — кочерга; *11* — ящик для угля; *12* — метла; *13* — лестница; *14* и *15* — комплект дымовых труб; *16* — искроуловитель (к ст. 21)



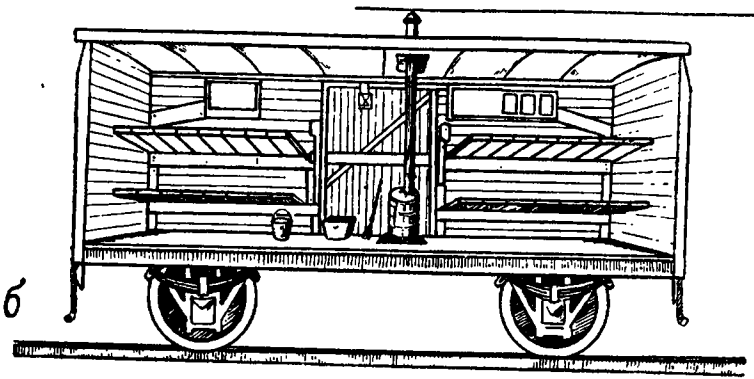


Рис. 2. Оборудование крытых вагонов для перевозки людей в зимнее время:

а — четырехосного;
б — двухосного
(к ст. 21)

Дозиметрический контроль и дезактивация подвижного состава осуществляются силами и средствами железной дороги. При необходимости для этого привлекаются силы и средства перевозимых войск.

25. Контрольный осмотр состава для воинского эшелона производится комиссией: председатель — начальник станции или его заместитель и члены — начальник вагонного депо, санитарный врач, военный комендант или их представители. Результаты осмотра фиксируются в акте, один экземпляр которого вручается военному коменданту или его представителю.

После этого двери крытых вагонов закрываются, закрепляются проволочными закрутками и пломбируются.

Сформированный состав подается на место погрузки эшелона в установленные планом перевозки сроки.

ВОИНСКИЙ ПОЕЗД, ПОРЯДОК ЕГО ФОРМИРОВАНИЯ И ДВИЖЕНИЯ

26. Воинским поездом считается поезд, имеющий в своем составе 20 и более вагонов (в двухосном исчислении), занятых воинскими подразделениями, командами или воинскими грузами.

Воинским людским поездом называется поезд, имеющий в своем составе 20 и более вагонов (в двухосном исчислении), занятых людьми.

27. Воинский поезд с эшелоном формируется таким образом, чтобы крытые вагоны, занятые людьми и действующими кухнями, как правило, находились в средней части поезда, а платформы и полувагоны с боевой техникой — в головной и хвостовой частях.

Нормы прикрытия людских вагонов принимаются в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог СССР. Кроме того, людские вагоны должны иметь не менее одного вагона прикрытия от платформ и полувагонов, загруженных боевой техникой с выступающими в сторону людского вагона стволами орудий, стрелами кранов и другими резко выступающими частями. В качестве прикрытия используются вагоны с неопасными и нелегкогорючими грузами, а в отдельных случаях и порожние.

28. В воинском поезде с эшелоном разрешается перевозить принадлежащие эшелону:

— разрядные грузы в крытых вагонах, кузовах артиллерийских тягачей, бронетранспортерах, танках, самоходно-артиллерийских установках, на автомобилях, в автоцистернах, специальных емкостях, а также на открытом подвижном составе при условии соблюдения установленных правил их упаковки и укладки;

— горючее, смазочные материалы и другие опасные грузы в таре и специальных емкостях — в крытых вагонах, полувагонах и на

платформах, или наливом — в железнодорожных цистернах, автоцистернах, автозаправщиках, а также в специальном подвижном составе.

Вагоны с такими грузами (кроме платформ с танками, самоходно-артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами и крытыми бронетранспортерами, в которых имеются разрядные грузы) должны иметь прикрытие от локомотива, хвоста поезда, людских вагонов, вагонов с действующими кухнями, а при необходимости и между собой. Нормы прикрытия определяются Правилами технической эксплуатации железных дорог СССР и особыми правилами перевозки разрядных и опасных грузов.

29. Для размещения зенитных средств ПВО воинского эшелона, если таковые имеются, в головной и хвостовой частях поезда ставится по одной платформе, которые для удобства ведения огня отделяются от локомотива, крытых вагонов или полувагонов не менее чем одной платформой с грузом небольшой высоты.

30. Воинские поезда обеспечиваются автоматическими и ручными тормозами по установленным нормам.

Последним в поезде должен быть автотормозной вагон со сквозной тормозной площадкой, обращенной в сторону, обратную направлению движения. Если воинский поезд в пути будет менять направление следования, то автотормозные вагоны со сквозными тормозными площадками должны ставиться с обоих концов состава.

31. Изменять схему формирования состава, предназначенного для перевозки воинского эшелона, а также количество и род вагонов в нем разрешается только по согласованию с органами военных сообщений.

32. Воинские поезда пользуются первоочередностью движения перед другими поездами, кроме внеочередных (восстановительных, пожарных, снегоочистителей, одиночных локомотивов и автодрезин несъемного типа, назначаемых для восстановления нормального движения и для тушения пожара) и пассажирских. Очередность продвижения самих воинских поездов устанавливается органами военных сообщений.

33. К воинскому поезду, имеющему длину и вес менее норм, установленных графиком движения поездов, допускается прицепка вагонов с попутными грузами при условии:

— обеспечения безопасности следования;

— сохранения целостности ядра воинского поезда (прицепные вагоны могут ставиться в головную и хвостовую части поезда);

— соблюдения предусмотренной графиком движения стоянки поезда на станциях, где производится прицепка или отцепка вагонов с попутными грузами.

34. Запрещается ставить в воинский людской поезд не принадлежащие перевозимому в нем эшелону вагоны с разрядными грузами, цистерны с кислотами, сжиженными газами,

легковоспламеняющимися жидкостями первого разряда, керосином и дизельным топливом, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов.

35. Каждый воинский поезд с эшелоном обеспечивается железной дорогой противопожарными средствами по нормам, утвержденным Министерством путей сообщения, и переносным телефоном.

36. Перед началом маневров с вагонами, занятыми людьми, дежурный по станции обязан предупредить об этом начальника эшелона и принять меры к обеспечению безопасности. Категорически запрещается вход и выход людей из вагонов во время маневров.

37. В том случае, когда поезд с воинским эшелоном не может быть отправлен со станции по графику, время отправления его согласовывается с военным комендантом, а где его нет — с начальником эшелона.

СУДА И ИХ ПОДГОТОВКА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ВОИНСКИХ ЭШЕЛОНОВ

38. Для перевозки воинских эшелонов могут быть использованы как самоходные, так и несамоходные суда, технически исправные, имеющие помещения и палубы, пригодные для размещения личного состава и боевой техники, обеспечивающие безопасность перевозки и соответствующим образом подготовленные. Краткая характеристика некоторых типов морских

Кипяченая вода хранится в бачках, имеющих краны и крышки. Крышки бачков запираются на замок. Количество бачков в людском помещении определяется из расчета один бачок емкостью 50 *л* на 100 человек.

44. Готовность судна к перевозке войск проверяется и оформляется актом комиссии в составе капитана (шкипера) судна, начальника порта, врача санитарной службы и военного коменданта.

Глава 3

ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА И СУТОЧНЫЙ НАРЯД ВОИНСКОГО ЭШЕЛОНА

ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

45. Приказом командира части в воинском эшелоне назначаются:

— начальник эшелона;

— заместитель начальника эшелона;

— заместитель начальника эшелона по политической части;

— заместитель начальника эшелона по снабжению;

— помощник начальника эшелона по боевому обеспечению;

— медицинский врач (фельдшер) эшелона.

Когда с эшелоном следует начальник штаба перевозимого батальона (дивизиона), он непосредственно отвечает за организацию боевого обеспечения эшелона. В этом случае помощник начальника эшелона по боевому обеспечению не назначается.

и речных судов, используемых для перевозки войск, приведена в приложении 5.

39. Отбор судов и их подготовка для перевозки воинских эшелонов производятся силами и средствами органов морского и речного транспорта в соответствии с действующими положениями, планом перевозок и по согласованию с органами военных сообщений.

В подготовку судна входит:

— механическая очистка, дезинфекция, промывка и просушка судовых помещений (а при необходимости, кроме того, дезактивация и дегазация, которые проводятся совместно с перевозимыми войсками);

— оборудование помещений судна для размещения личного состава, приготовления пищи и кипятка, хранения продовольствия, медицинского обслуживания, санитарной обработки с установкой в необходимых случаях в этих помещениях приборов освещения, отопления и вентиляции;

— приведение в полную исправность имеющихся на судне погрузочно-выгрузочных устройств, инвентаря, а также водоотливных, противопожарных и аварийно-спасательных средств;

— снабжение топливом, пресной водой, необходимыми спасательными средствами и противопожарным инвентарем в соответствии с существующими правилами Регистра СССР, а также погрузочно-выгрузочным инвентарем в случае погрузки или выгрузки судна на рейде;

— устройство уборных (гальюнов) и умывальников (из расчета одно очко и один кран на 50 человек), а также мест для курения.

40. Воинское оборудование грузовых помещений на судах для перевозки людей состоит из нар, ружейных пирамид, столов, скамеек, трапов и баков для воды. Нары могут быть металлические разборные, деревянные секционные и сплошные в один, два или три яруса.

Воинское людское оборудование устанавливается на судах при продолжительности перевозки более двух суток. При отсутствии оборудования металлические палубы в людских помещениях должны быть покрыты деревянным настилом, матами или войлоком.

Людское судовое помещение должно иметь не менее двух трапов.

41. Освещение в людских помещениях на судах должно быть, как правило, электрическое.

При отсутствии электрического освещения выдаются керосиновые фонари из расчета один фонарь на 25 $м^3$ помещения (трюма, твиндека) и керосин на весь путь следования.

42. В необходимых случаях для медицинского обслуживания личного состава эшелона на судне оборудуются лазарет и каюта-изолятор (ст. 183).

Лазарет и каюта-изолятор должны располагаться в изолированных помещениях, иметь широкие и удобные входы, хорошее освещение и вентиляцию.

43. Для приготовления кипятка на судах устанавливаются кипятильники из расчета 2 *л* кипятка на одного человека в сутки.

46. К должностным лицам эшелона также относятся:

— командиры перевозимых в эшелоне подразделений;

— начальники специальных команд эшелона: погрузочно-выгрузочных, связи, химической защиты, аварийно-спасательной (при водных перевозках), а при необходимости и других;

— старшие по вагонам или судовым помещениям.

Начальники специальных команд назначаются начальником эшелона, а старшие по вагонам или судовым помещениям — командирами перевозимых в них подразделений.

При малой численности личного состава эшелона количество должностных лиц в нем может быть уменьшено.

Начальник эшелона

47. Начальник эшелона подчиняется командиру части или лицу, формировавшему эшелон, и военным комендантам по месту нахождения эшелона. Он является прямым начальником всего личного состава эшелона.

Начальник эшелона отвечает за своевременную погрузку и выгрузку эшелона, за дисциплину, порядок и соблюдение установленных правил перевозок личным составом эшелона, за организацию политической работы, боевого, технического, материального и медицинского обеспечения, за сохранность перевозимой боевой техники, имущества, съемного воинского

оборудования и инвентаря вагонов или судовых помещений.

48. При объединении нескольких эшелонов для следования в одном поезде или на одном судне один из начальников эшелонов (старший по должности, при равных должностях — старший по званию) военным комендантом назначается начальником по отношению к другим начальникам эшелонов, следующих в данном поезде или на судне. Он пользуется дисциплинарной властью, предоставленной ему по занимаемой должности, и имеет право давать указания другим начальникам эшелонов по общим вопросам, касающимся организации перевозки и обеспечения эшелонов, а также по вопросам порядка и дисциплины, не вмешиваясь, однако, во внутреннюю организацию этих эшелонов.

О назначении одного из начальников эшелонов старшим военный комендант делает соответствующие записи в маршрутных листах эшелонов (приложение 6).

49. Начальник эшелона имеет право бесплатно пользоваться средствами связи железнодорожного и водного транспорта (телеграф, телефон, радио) по служебным вопросам, касающимся перевозки и обеспечения эшелона.

50. При подготовке к перевозке начальник эшелона обязан:

— получить в штабе части сведения о составе эшелона и назначенных командиром части должностных лицах, о месте и времени погрузки, а также получить маршрутный лист эшелона (приложение 6), требование-накладную формы 2 (приложение 7), копию

ведомости наряда караулов, табели постам, инструкцию начальнику караула;

— уяснить воздушную, радиационную, химическую и бактериологическую обстановку в районе погрузки и на маршруте следования к погрузочно-выгрузочному месту;

— дать предварительные указания командирам подразделений и другим должностным лицам эшелона о подготовке к погрузке;

— за сутки до погрузки прибыть со своим помощником по боевому обеспечению на станцию или в порт погрузки к военному коменданту, имея при себе маршрутный лист и точные данные о численном составе эшелона, количестве боевой техники и имущества в нем.

51. На станции погрузки начальник эшелона и военный комендант составляют план погрузки эшелона (приложение 8); в порту погрузки план погрузки эшелона (приложение 9) составляется начальником эшелона, военным комендантом и начальником порта. У военного коменданта начальник эшелона уточняет также все неясные вопросы по предстоящей перевозке.

Если на станции или в порту военного коменданта или его представителя нет, то все вопросы по предстоящей перевозке начальник эшелона согласовывает с начальником станции или порта.

52. При следовании на станцию или в порт погрузки и обратно в часть начальник эшелона производит рекогносцировку, в ходе которой он уточняет маршрут движения к месту погрузки, район ожидания, намечает места укрытия личного состава и боевой техники, определяет рас-

становку сил и средств боевого обеспечения, намечает мероприятия по защите личного состава от оружия массового поражения и организацию связи на период погрузки.

53. После уточнения всех вопросов с военным комендантом и по возвращении от него начальник эшелона докладывает командиру части предложения по организации перевозки эшелона. После этого он указывает командирам подразделений:

— номер эшелона и должностных лиц;

— распределение по вагонам или судовым помещениям личного состава, боевой техники и имущества подразделений согласно плану погрузки эшелона;

— маршрут и порядок движения подразделений, время выступления и прибытия в район ожидания;

— время начала, окончания погрузки и отправления эшелона;

— мероприятия по подготовке подразделений к перевозке, по боевому, материальному, техническому, медицинскому обеспечению и организации политической работы;

— состав специальных команд эшелона и кто выделяет в их распоряжение силы и средства;

— кто выделяет суточный наряд эшелона на первые сутки пути и время его готовности;

— какие инструменты и материалы необходимо иметь для крепления и маскировки боевой техники на подвижном составе или судне.

Начальник эшелона должен лично инструктировать должностных лиц эшелона и проверить знание ими своих обязанностей.

54. При необходимости начальник эшелона по указанию военного коменданта выделяет команды для заблаговременной установки сборно-разборных погрузочно-выгрузочных устройств (ст. 84).

55. При погрузке начальник эшелона обязан:

— прибыть за 2 часа до начала погрузки на станцию или в порт погрузки совместно со своим помощником по боевому обеспечению, врачом (фельдшером), командой связи, дежурным по эшелону, сигналистом, связными, старшими по вагонам или судовым помещениям, караулом, дозорами, первой сменой дневальных по вагонам или судовым помещениям и погрузочно-выгрузочными командами, а в зимнее время и с истопниками;

— оставить с эшелоном в расположении части или районе ожидания своего заместителя и дать ему указания о порядке и времени выхода подразделений в район ожидания или на место погрузки;

— организовать боевое обеспечение подразделений эшелона в районе ожидания и на месте погрузки;

— осмотреть расстановку вагонов в составе и в соответствии с фактическим размещением их уточнить план погрузки эшелона; изменения в плане погрузки довести до командиров подразделений;

— принять установленным порядком съемное воинское оборудование вагонов или судовых помещений (ст. 112);

— подготовить силами погрузочно-выгрузочных команд подвижной состав к погрузке (от-

крыть борта платформ, лобовые двери полувагонов, уложить переходные мостки);

— доложить военному коменданту о готовности эшелона к погрузке и по получении его разрешения дать команду или сигнал о начале погрузки;

— обеспечить непрерывность и быстроту погрузки эшелона, в ходе погрузки проверять правильность размещения, крепления и маскировки боевой техники на подвижном составе или судне;

— оформить в товарной конторе (где ее нет — у начальника станции или порта) перевозочные документы на эшелон (ст. 113);

— по окончании погрузки собрать и сложить в указанное место погрузочно-выгрузочные приспособления, инвентарь и инструменты, проверить, не оставлено ли на погрузочно-выгрузочном месте какое-либо имущество эшелона, письма, газеты и т. д.;

— доложить военному коменданту о готовности эшелона к отправлению.

56. В пути следования начальник эшелона обязан:

— докладывать военным комендантам о состоянии эшелона и предъявлять им маршрутный лист эшелона (приложение 6);

— следить за выполнением всем личным составом эшелона правил, установленных на транспорте, и принимать меры по предотвращению несчастных случаев;

— устанавливать время и место смены суточного наряда и развода караула;

— указывать дежурному по эшелону станции или порты, где будет производиться материальное и медицинское обеспечение эшелона и может быть разрешен выход личному составу из вагонов или с судна;

— устанавливать режим питания личного состава эшелона и утверждать раскладку продуктов;

— при необходимости представлять военным комендантам заявки на материальное и медицинское обеспечение эшелона (ст. 170, приложение 10);

— телеграфировать об отставших от эшелона военнослужащих военному коменданту, а где его нет — начальнику станции или порта, в котором они отстали, а также докладывать об отставших ближайшему по пути следования военному коменданту;

— в соответствии с полученными указаниями от ближайшего к району выгрузки военного коменданта организовать подготовку эшелона к выгрузке (заправку водой, подогрев в зимнее время и опробование двигателей самоходной боевой техники); крепление боевой техники до прибытия в пункт выгрузки снимать категорически запрещается.

В случаях длительного перерыва в движении поездов, вызванного применением противником оружия массового поражения, начальник эшелона руководствуется распоряжениями командира части или военного коменданта.

В этих случаях начальник эшелона обязан организовать быструю выгрузку эшелона в указанном военным комендантом месте и следова-

ние подразделений эшелона маршем на другую станцию (в порт) для повторной погрузки или непосредственно в район сосредоточения. Данные о маршрутах следования и обстановке на них начальник эшелона получает от военных комендантов.

При перевозке команд, которые высаживаются по пути следования, начальник эшелона обязан освобождать вагоны, пересаживая оставшихся людей в другие вагоны, и сообщать военным комендантам о необходимости отцепки от поезда лишних вагонов.

Обязанности начальника эшелона при перегрузке эшелона из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи изложены в ст. 141.

57. Для ликвидации последствий нападения противника на объекты транспорта, а также при крушениях и стихийных бедствиях (пожарах, снежных заносах, размывах пути, шторме, наводнениях и др.) начальник эшелона обязан по указанию военного коменданта, а при отсутствии связи с ним — по заявлению должностных лиц транспорта оказывать необходимую помощь силами и средствами эшелона в восстановлении движения.

58. В случае отцепки от поезда с эшелоном неисправного вагона с боевой техникой или имуществом и невозможности перегрузки их в другой вагон за время стоянки поезда с отцепленным вагоном оставляются сопровождающие (экипаж, водители и др.). Старшему сопровождающих начальник эшелона вручает акт об отцепке вагона, заверенный военным комендантом или начальником станции, и обеспечивает

сопровождающих питанием на весь путь следования.

Дальнейшая отправка оставленной боевой техники или имущества и сопровождающих производится порядком, указанным в ст. 202.

При отцепке вагона, занятого людьми, и при отсутствии на данной станции другого вагона для замены личный состав из отцепляемого вагона размещается по другим людским вагонам. Железная дорога в этом случае обязана включить в состав поезда с эшелоном исправный вагон взамен отцепленного на одной из ближайших узловой или участковой станций.

59. При выгрузке начальник эшелона обязан:

— по прибытии на станцию или в порт выгрузки получить от военного коменданта необходимые указания и организовать своевременную выгрузку эшелона;

— сдать установленным порядком съемное воинское оборудование вагонов или судовых помещений (ст. 112);

— оформить в товарной конторе (где ее нет — у начальника станции или порта) выгрузку эшелона (ст. 113);

— по окончании выгрузки сложить все погрузочно-выгрузочные приспособления, инвентарь и инструменты в указанное место, проверить, не осталось ли в вагонах или судовых помещениях и на погрузочно-выгрузочном месте какого-либо имущества эшелона, писем, газет и т. д., закрыть борта платформ и двери крытых вагонов.

При необходимости расформирования поездного состава на станции выгрузки начальник

эшелона обязан все съемное оборудование вагонов сложить силами эшелона в один или несколько крытых вагонов по указанию военного коменданта или начальника станции.

60. Выполнение обязанностей начальника эшелона заканчивается докладом его командиру части и сдачей в штаб части маршрутного листа эшелона и других документов.

Заместитель начальника эшелона

61. Заместитель начальника эшелона подчиняется начальнику эшелона и является прямым начальником всего личного состава эшелона.

Он выполняет обязанности и задания, возлагаемые на него начальником эшелона.

Заместитель начальника эшелона по политической части

62. Заместитель начальника эшелона по политической части подчиняется начальнику эшелона. Он является прямым начальником всего личного состава эшелона и несет непосредственную ответственность за состояние партийно-политической работы в эшелоне.

Он обязан:

— организовывать и проводить партийно-политическую работу в эшелоне, направляя ее на поддержание постоянной боевой готовности, твердой воинской дисциплины и высокого политико-морального состояния личного состава при перевозке;

— поддерживать у личного состава высокую бдительность, чувство личной ответственности

за сохранение военной тайны и сбережение боевой техники и транспортного имущества;

— инструктировать командиров подразделений, парторгов и групкомсоргов по вопросам партийно-политической работы;

— подбирать руководителей групп политических занятий (агитаторов) в людские вагоны или судовые помещения, инструктировать их и оказывать им помощь в практической работе;

— распределять по людским вагонам или судовым помещениям политико-просветительное имущество, своевременно обеспечивать личный состав газетами и журналами, организовывать коллективные читки, а при длительных стоянках поезда или судна с эшелоном проводить совместно с агитационными пунктами на станциях или в портах культурно-массовые мероприятия;

— проявлять заботу о материальном обеспечении личного состава эшелона, знать его нужды и принимать меры к их удовлетворению.

Заместитель начальника эшелона по снабжению

63. Заместитель начальника эшелона по снабжению подчиняется начальнику эшелона. Он обязан:

— получить в штабе части все необходимые документы, предназначенные для получения и учета продовольствия во время перевозки;

— обеспечить получение в пункте отправления и перевозку в эшелоне положенного по нормам продовольствия, а также пополнение за-

пасов продовольствия в пути следования из военно-продовольственных пунктов и складов; при отсутствии в эшелоне действующих кухонь организовывать получение горячей пищи из военно-продовольственных пунктов;

— обеспечить действующие в эшелоне кухни, продовольственный склад, людские вагоны или судовые помещения инвентарем, посудой и имуществом (ст. 174 и приложения 11—13);

— составлять раскладку продуктов для приготовления горячей пищи в кухнях эшелона и представлять ее на утверждение начальнику эшелона;

— вести учет прихода и расхода получаемого для эшелона продовольствия.

Помощник начальника эшелона по боевому обеспечению

64. Помощник начальника эшелона по боевому обеспечению подчиняется начальнику эшелона и непосредственно отвечает за состояние охраны и обороны эшелона.

Ему подчиняются начальники команд связи, химической защиты, аварийно-спасательной, а также командиры расчетов и подразделений, выделенных для боевого обеспечения эшелона.

Он обязан:

— разработать и доложить начальнику эшелона мероприятия по боевому обеспечению на период перевозки и обеспечивать их выполнение;

— организовать регулирование движения и маскировку подразделений эшелона в районах погрузки и выгрузки;

— наметить порядок использования имеющихся, а если необходимо, организовать подготовку новых укрытий для личного состава и боевой техники в районах ожидания, сбора и на погрузочно-выгрузочных местах;

— дать указания начальнику команды химической защиты эшелона об организации радиационной, химической и бактериологической разведки, о порядке проведения в случае необходимости частичной дезактивации и дегазации боевой техники, личного оружия, обмундирования, обуви и вагонов или судовых помещений, занятых людьми;

— следить за обеспечением эшелона средствами противохимической защиты;

— организовать и контролировать несение караульной службы в эшелоне;

— обеспечить выполнение противопожарных мероприятий в эшелоне;

— проверять назначение и боевую готовность дежурного подразделения эшелона.

Медицинский врач (фельдшер) эшелона

65. Медицинский врач (фельдшер) подчиняется начальнику эшелона и отвечает за медицинское обеспечение личного состава эшелона. Он обязан:

— перед перевозкой проверить, производились ли помывка со сменой белья и медицинский осмотр личного состава, а при необходимости и другие санитарные и противоэпидемические мероприятия (ст. 182);

— получить в части необходимые медикаменты, дезинфекционные средства, а при нали-

чии в эшелоне вагона-изолятора или каюты-изолятора — и санитарно-хозяйственное имущество (приложение 14);

— проверять санитарное состояние вагонов или судовых помещений перед погрузкой эшелона и в пути следования;

— заболевших при необходимости помещать в вагон-изолятор или каюту-изолятор (лазарет), а больных, которые нуждаются в стационарном лечении, сдавать с разрешения начальника эшелона в ближайшие военные госпитали или гражданские лечебные учреждения;

— проверять доброкачественность продуктов, выдаваемых на довольствие личному составу эшелона, вести санитарный контроль за приготовлением пищи, хранением продовольствия и снабжением эшелона кипяченой водой;

— ежедневно обходить вагоны, спрашивать и осматривать лиц, заявивших о заболевании, и оказывать им необходимую медицинскую помощь; контролировать соблюдение личным составом эшелона правил личной гигиены;

— непосредственно руководить санитарной обработкой личного состава эшелона при проведении ее в пути следования;

— проводить все медицинские мероприятия в эшелоне, подвергнутом обсервации или карантину, во взаимодействии с местными органами здравоохранения;

— совместно с начальником команды химической защиты проводить бактериологическую разведку в районах погрузки, выгрузки и в пути следования эшелона;

— в случае заражения эшелона бактериальными средствами организовать забор проб и передачу их для анализа в ближайшие по пути следования санитарно-контрольные пункты;

— проводить в пути следования санитарно-просветительную работу среди личного состава эшелона.

Командир подразделения

66. Командир перевозимого в составе эшелона подразделения (роты, батареи, взвода) подчиняется своим прямым начальникам и начальнику эшелона.

Кроме выполнения своих прямых обязанностей, изложенных в Уставе внутренней службы Вооруженных Сил Союза ССР, командир подразделения обязан:

— подготовить боевую технику и имущество к перевозке;

— распределить боевую технику и личный состав подразделения по вагонам или судовым помещениям в соответствии с указаниями начальника эшелона;

— инструктировать личный состав подразделения о правилах погрузки (выгрузки) и следования в пути, объявить номер эшелона, воинские звания и фамилии начальника эшелона и его заместителей;

— назначить старших по вагонам или судовым помещениям, а в зимнее время и истопников;

— выделять личный состав в специальные команды и в наряд по указанию начальника эшелона;

— по указанию начальника эшелона получить, подготовить и распределить по машинам и орудиям приспособления и материалы для крепления их на подвижном составе или судне;

— руководить погрузкой своего подразделения и обеспечить быстрое и правильное размещение и крепление боевой техники в ходе погрузки;

— в необходимых случаях обеспечивать маскировку боевой техники подразделения;

— следить за дисциплиной и соблюдением личным составом подразделения установленных правил перевозки, а также за сохранностью оборудования вагонов или судовых помещений;

— периодически находиться в вагонах или судовых помещениях, занятых личным составом подразделения, организовывать и проводить с ним в пути следования занятия и политическую работу;

— на стоянках лично и через дежурного по роте проверять состояние крепления и маскировки боевой техники на подвижном составе;

— перед выгрузкой по указанию начальника эшелона подготовить боевую технику к выгрузке;

— руководить выгрузкой подразделения; боевую технику, имущество и личный состав, не занятый на выгрузке, после выгрузки без задержки направлять в район сбора.

Начальник погрузочно-выгрузочной команды

67. Начальник погрузочно-выгрузочной команды подчиняется начальнику эшелона, ра-

ботает во взаимодействии с командирами подразделений, для обеспечения погрузки и выгрузки которых выделена команда.

Он обязан в соответствии с указаниями начальника эшелона обеспечить выполнение одной или нескольких из следующих задач:

— открытие, закрытие бортов платформ и увязку их, когда это необходимо, в опущенном положении;

— укладку и переноску переходных мостков и других погрузочно-выгрузочных приспособлений при погрузке (выгрузке) на подвижной состав; установку перегрузочных мостков при погрузке (выгрузке) на речное судно;

— разметку мелом боевой техники по трюмам и твиндекам в соответствии с грузовым планом судна;

— застропку боевой техники по указанию руководителя при крановой погрузке и выгрузке;

— погрузку и выгрузку несамоходной боевой техники и имущества эшелона;

— оказание помощи водителям (экипажам, расчетам) в креплении боевой техники на подвижном составе или судне.

На каждую группу одновременно загружаемых или выгружаемых вагонов, а на судне — на каждый перегрузочный мосток, кран (стрелу) назначается по одной погрузочно-выгрузочной команде. Состав команд определяет начальник эшелона исходя из конкретных условий.

Начальник команды связи

68. Начальник команды связи подчиняется помощнику начальника эшелона по боевому обеспечению.

Он обязан при погрузке и выгрузке обеспечить связь начальника эшелона с военным комендантом, с подразделениями в районе ожидания или сбора эшелона, а в пути следования — связь внутри эшелона.

Начальник команды химической защиты

69. Начальник команды химической защиты назначается из личного состава химической службы и подчиняется помощнику начальника эшелона по боевому обеспечению.

Он обязан:

— перед выходом на погрузку проверить обеспеченность личного состава эшелона индивидуальными средствами противохимической защиты;

— проводить радиационную, химическую и бактериологическую разведку (последнюю — совместно с врачом или фельдшером эшелона) в районах погрузки, выгрузки и в пути следования;

— проводить по указанию помощника начальника эшелона по боевому обеспечению дозиметрический контроль подвижного состава или судна, подаваемого под погрузку эшелона;

— совместно с командирами подразделений проводить контроль облучения личного состава и контроль степени заражения личного соста-

ва, вагонов или судовых помещений, боевой техники и имущества эшелона;

— руководить частичной дезактивацией и дегазацией людских вагонов или судовых помещений, боевой техники эшелона, обмундирования, обуви и снаряжения личного состава.

Начальник аварийно-спасательной команды

70. Начальник аварийно-спасательной команды подчиняется помощнику начальника эшелона по боевому обеспечению.

В случае аварии на судне команда немедленно поступает в распоряжение капитана судна и выполняет его указания.

Старший по вагону или судовому помещению

71. Старший по вагону или судовому помещению подчиняется командиру своего подразделения и дежурному по эшелону.

Он обязан:

— иметь список личного состава, следующего в вагоне или судовом помещении, и знать количество имеющегося в нем оружия, боеприпасов и имущества;

— перед погрузкой эшелона проверить наличие и исправность съемного воинского оборудования, находящегося в вагоне или судовом помещении, и доложить результаты проверки начальнику эшелона;

— руководить посадкой в вагон или судовое помещение, размещением в нем и высадкой личного состава;

— назначать дневальных по вагону или судовому помещению, следить за несением ими службы и за их сменой, а также назначать солдат для получения горячей пищи, продовольствия, подноски воды, топлива и других работ по указанию командира подразделения или дежурного по эшелону;

— следить за сохранением военной тайны и соблюдением личным составом дисциплины и внутреннего распорядка;

— не допускать выхода личного состава из вагона или судового помещения и выноса оружия, боеприпасов и имущества без разрешения;

— следить, чтобы при выходе из вагона или судового помещения личный состав не нарушал формы одежды;

— перед отправлением поезда или судна проверять наличие людей в вагоне или судовом помещении;

— о заболевших или отставших военнослужащих, а также о повреждении или утрате оружия и имущества и других происшествиях докладывать командиру подразделения и дежурному по эшелону;

— не допускать проезда в вагоне или судовом помещении лиц, не принадлежащих к составу эшелона, и провоза посторонних грузов;

— следить за сохранностью съемного воинского оборудования и инвентаря вагона или судового помещения;

— назначить на каждую печь по два истопника на весь путь следования и следить за поддержанием ими нормальной температуры в ва-

гоне или судовом помещении и соблюдением правил пожарной безопасности;

— при возникновении пожара в вагоне принять все меры к тушению его и давать сигналы остановки поезда; на судне, принимая все меры к тушению пожара, немедленно доложить командиру подразделения или дежурному по эшелону;

— после высадки людей по указанию начальника эшелона сдать съемное воинское оборудование вагона или судового помещения (ст. 112); проверить, потушена ли печь и все ли имущество, принадлежащее эшелону, взято из вагона или судового помещения.

СУТОЧНЫЙ НАРЯД ЭШЕЛОНА

72. Для несения внутренней и караульной служб в эшелоне назначаются:

— дежурный по эшелону и его помощник;

— дежурные по ротам (или соответствующим им подразделениям);

— дневальные по вагонам или судовым помещениям;

— караул и дозоры;

— дежурное подразделение.

Дежурный по эшелону, его помощник и дежурные по ротам должны иметь на левом рукаве красную повязку шириной 10 *см*. Повязки изготовляются средствами перевозимой воинской части.

Дежурный по эшелону

73. Дежурный по эшелону назначается из офицеров распоряжением начальника эшелона

и подчиняется начальнику эшелона и командиру перевозимой части. Он отвечает за внутренний порядок в эшелоне и за несение службы суточным нарядом. Ему подчиняются: дежурные по ротам, караул, дозоры, дежурное подразделение и старшие по вагонам или судовым помещениям.

Дежурный по эшелону несет службу применительно к обязанностям дежурного по полку, изложенным в Уставе внутренней службы Вооруженных Сил Союза ССР. Кроме того, он обязан:

— при приеме дежурства проверить: произведена ли смена суточного наряда и караула, готовность дежурного подразделения, наличие личного состава (через старших по вагонам или судовым помещениям), организацию противопожарной охраны, состояние крепления и маскировки боевой техники на подвижном составе или судне;

— следить за дисциплиной и порядком в эшелоне, за сохранностью военного и транспортного имущества;

— объявлять по указанию начальника эшелона командирам подразделений и старшим по вагонам или судовым помещениям станции или порты, где разрешен выход личного состава из вагона или с судна;

— обеспечивать в пути следования организованное получение и раздачу по вагонам или судовым помещениям горячей пищи, сухого пайка, топлива, воды, кипятка и свечей;

— не допускать к эшелону посторонних лиц, кроме работников транспорта, связанных с об-

служиванием поезда или судна, а также проезда лиц и провоза грузов, не принадлежащих эшелону;

— производить смену наблюдателей (ст. 151);

— по указанию начальника эшелона организовать через командиров подразделений на подходе к району выгрузки заправку водой, подогрев в зимнее время и опробование двигателей самоходной боевой техники;

— следить за соблюдением светомаскировки эшелона в пути следования.

Помощник дежурного по эшелону

74. Помощник дежурного по эшелону подчиняется дежурному по эшелону и выполняет все его указания. Ему подчиняются все лица суточного наряда эшелона.

Помощник дежурного по эшелону обязан проверять несение службы суточным нарядом и присутствовать при выставлении на посты первой смены часовых нового караула.

Дежурный по роте

75. Дежурный по роте подчиняется дежурному по эшелону и его помощнику, а в порядке внутренней службы в роте — командиру и старшине роты. Ему подчиняются дневальные по вагонам или судовым помещениям, в которых следует личный состав роты.

Дежурный по роте, кроме исполнения своих прямых обязанностей, изложенных в Уставе внутренней службы Вооруженных Сил Союза

ССР, должен проверять состояние крепления и маскировки боевой техники на подвижном составе или судне, принимать меры к устранению неисправностей крепления и маскировки и докладывать об этом командиру роты и дежурному по эшелону.

Дневальный по вагону или судовому помещению

76. Дневальный по вагону или судовому помещению подчиняется дежурному по роте и старшему по вагону или судовому помещению. Он несет службу применительно к обязанностям дневального по роте, изложенным в Уставе внутренней службы Вооруженных Сил Союза ССР.

Кроме того, он обязан:

— перед посадкой в вагон или высадкой из него личного состава вывесить стремянку, а по окончании посадки или высадки убрать ее в вагон;

— не разрешать личному составу выходить из вагона до соответствующего распоряжения или сигнала и не по форме одетым;

— проверять наличие людей после посадки и докладывать старшему по вагону или судовому помещению об отсутствующих;

— производить уборку вагона или судового помещения и следить за правильной топкой печей и за тем, чтобы ведра и бачки были всегда наполнены водой;

— не допускать порчи воинского оборудования, инвентаря и имущества вагона или судового помещения;

— не допускать выбрасывания из вагонов мусора, остатков пищи и т. п. в неустановленных местах;

— следить, чтобы дверные закладки вагонов были на своих местах, не разрешать личному составу высовываться из двери и люков вагона, находиться с наружной стороны дверной закладки, опираться на нее, сидеть на полу в дверном проеме; следить, чтобы в вагоне открывалась только одна дверь со стороны, указанной дежурным по эшелону;

— следить за сигналами (командами) начальника эшелона и дежурного по эшелону и передавать их личному составу вагона или судового помещения.

Дневальный не может привлекаться к выполнению других работ и должен постоянно находиться в вагоне или судовом помещении.

Караул и дозоры

77. Караул и дозоры подчиняются дежурному по эшелону и его помощнику. Численность и обязанности их определены Уставом гарнизонной и караульной служб Вооруженных Сил Союза ССР.

Для караульного помещения отводятся отдельные купе в пассажирском вагоне (каюты на судне) или половина вагона (часть судового помещения), занятого людьми.

В караульном помещении перевозятся Знамя части и ящики с секретными и денежными документами.

Дежурное подразделение

78. Дежурное подразделение в эшелоне подчиняется дежурному по эшелону и несет службу применительно к Уставу внутренней службы Вооруженных Сил Союза ССР. Численность и особые задачи дежурного подразделения определяются начальником эшелона.

Глава 4

ПОГРУЗОЧНО-ВЫГРУЗОЧНОЕ МЕСТО

79. Для погрузки воинских эшелонов на железнодорожный подвижной состав и суда и выгрузки их используются все имеющиеся или временно устраиваемые погрузочно-выгрузочные места, как воинские, так и предназначенные для общего пользования.

Под воинским погрузочно-выгрузочным местом понимается совокупность устройств, предназначенных для погрузки и выгрузки войск.

80. Погрузка и выгрузка народнохозяйственных грузов на воинских погрузочно-выгрузочных местах на железнодорожных станциях допускаются в каждом отдельном случае с разрешения начальника отделения железной дороги, согласованного с органами военных сообщений, при условии обеспечения постоянной готовности этих мест для погрузки и выгрузки воинских эшелонов. Хранение каких-либо грузов на воинских погрузочно-выгрузочных местах и на подходах к ним не разрешается.

Воинские погрузочно-выгрузочные места в портах используются для погрузки и выгруз-

ки народнохозяйственных грузов при условии обеспечения их постоянной готовности к воинским перевозкам.

ВОИНСКОЕ ПОГРУЗОЧНО-ВЫГРУЗОЧНОЕ МЕСТО НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

81. Воинское погрузочно-выгрузочное место включает следующие основные элементы:

— железнодорожный путь (или несколько путей), вмещающий полностью состав воинского поезда;

— погрузочно-выгрузочную постоянную воинскую платформу или воинскую площадку с устраиваемыми на ней сборно-разборными платформами или аппарелями;

— грунтовые пути, подходящие к погрузочно-выгрузочной платформе или площадке;

— специальные устройства, оборудование и материалы.

82. К платформам относятся постоянные (стационарные) и сборно-разборные погрузочно-выгрузочные устройства, имеющие горизонтальные площадки на высоте 110—120 *см* от уровня верха головки рельса и по одному или по нескольку съездов, а к аппарелям — сборно-разборные погрузочно-выгрузочные устройства без горизонтальных площадок.

83. Постоянные воинские погрузочно-выгрузочные платформы строятся по типовым проектам, согласованным с органами военных сообщений.

В зависимости от расположения относительно железнодорожных путей постоянные платформы могут быть:

— боковые, устраиваемые на полную длину воинского поезда, и боковые секционные;

— торцовые, устраиваемые в тупиках;

— комбинированные, представляющие собой соединение боковой и торцовой платформ;

— островные, сооружаемые в междупутье.

84. К числу сборно-разборных погрузочно-выгрузочных устройств относятся металлические аппарели (ст. 91), а также платформы и аппарели из рельсов и шпал (ст. 92).

Сборно-разборные платформы и аппарели делятся на боковые и торцовые. Они могут использоваться для многократной погрузки и выгрузки войск и должны устанавливаться (собираться) с соблюдением габарита приближения строений.

85. Воинские площадки, предназначаемые для установки сборно-разборных платформ и аппарелей, устраиваются на всю полезную длину погрузочно-выгрузочного пути и должны иметь твердое покрытие на уровне подошвы путевого рельса.

86. Для погрузки и выгрузки боевой техники могут использоваться имеющиеся в войсках танковые мостоукладчики и колейные механизированные мосты на автомобильном ходу.

87. К специальным устройствам и оборудованию воинского погрузочно-выгрузочного места относятся:

— погрузочно-выгрузочные приспособления;

— материалы, детали и инструменты для установки сборно-разборных платформ или аппарелей;

— водоразборные краны, колонки, кипятильники, баки с питьевой водой;

— средства связи с дежурным по станции и военным комендантом;

— уборные постоянные или полевого типа;

— стационарное освещение с приспособлениями для светомаскировки.

В необходимых случаях вблизи воинского погрузочно-выгрузочного места силами и средствами перевозимых войск отрываются щели для укрытия личного состава.

88. Каждое воинское погрузочно-выгрузочное место должно быть обеспечено железной дорогой материалами, инструментами и погрузочно-выгрузочными приспособлениями по нормам, указанным в приложении 15.

89. К погрузочно-выгрузочным приспособлениям относятся переходные мостки, мостки из опорных скоб и шпал и выездные трапы.

Переходные мостки (рис. 3) применяются для пропуска всех типов боевой техники с погрузочно-выгрузочного устройства на железнодорожную платформу и с одной платформы на другую или в полувагон и обратно.

При отсутствии или недостатке переходных мостков для погрузки (выгрузки) легкой колесной техники с бокового погрузочно-выгрузочного устройства могут быть применены мостки из опорных скоб и шпал (рис. 4).

Для наклонной погрузки порожних грузовых автомобилей своим ходом могут применяться

въездные трапы (рис. 5). На каждые 15—20 автомобилей или на сцеп из 6—7 платформ требуется одна пара удлиненных и одна пара уко-

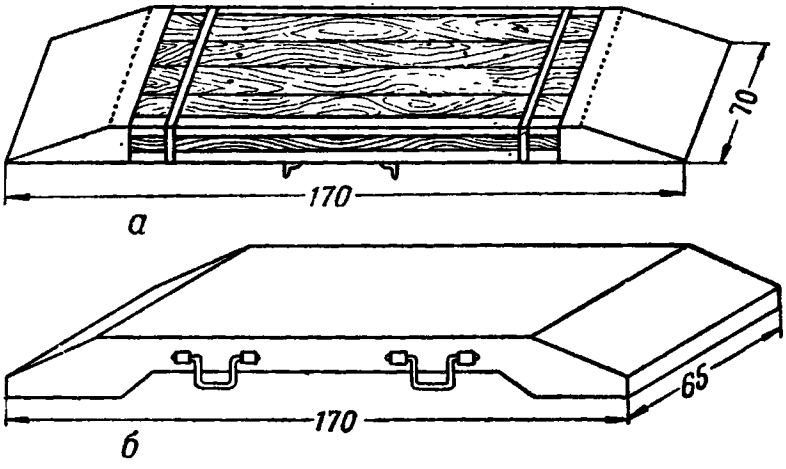


Рис. 3. Переходные мостки:
а — деревянный; *б* — металлический (к ст. 89)

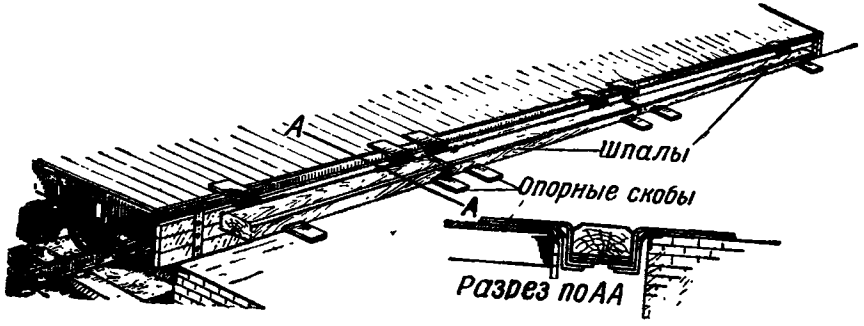


Рис. 4. Мостки из опорных скоб и шпал (к ст. 89)

роченных трапов. Удлиненные трапы используются для въезда первого наклонно устанавливаемого автомобиля на каждом сцепе, укороченные — для въезда остальных автомобилей.

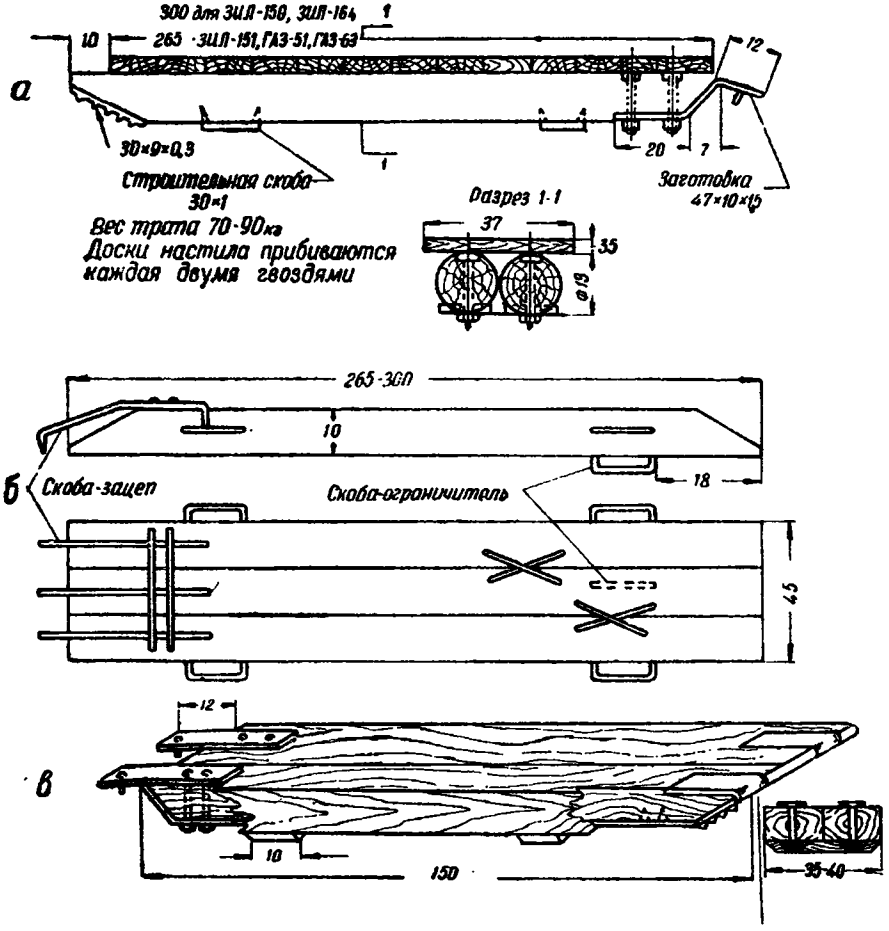


Рис. 5. Въездные трапы для наклонной погрузки грузовых автомобилей своим ходом (варианты):

а — удлиненный из бревен с настилом из досок; *б* — удлиненный из досок; *в* — укороченный из досок (к ст. 89)

90. В отдельных случаях при отсутствии переходных мостков они могут быть заменены металлическими листами или шпалами (бревнами), попарно скрепленными скобами. Металлические листы толщиной 10—15 *мм* применяются для перекрытия зазора между погрузочно-выгрузочным устройством и железнодорожными платформами, а шпалы, попарно скрепленные скобами, — для перекрытия промежутков между смежными железнодорожными платформами. Для плавности въезда колес или гусениц машин концы шпал должны быть срезаны под углом 45—60°. При применении металлических листов и шпал должна быть обеспечена сохранность бортов платформ.

Укороченные въездные трапы для наклонной погрузки автомобилей могут быть заменены переходными мостками. Для предотвращения сползания у нижнего конца каждого мостка в пол платформы забивается по две скобы.

91. Сборно-разборная металлическая аппарель конструкции Кудрявцева, Ковылина и Кудряшова (рис. 6) предназначена для погрузки и выгрузки гусеничной боевой техники весом до 60 *т* и колесной с нагрузкой на ось до 20 *т*. Она может быть собрана для погрузки и выгрузки с торца или сбоку.

Торцовая аппарель собирается из одной секции (рис. 7), боковая — из нескольких секций в зависимости от потребной длины фронта погрузки или выгрузки (рис. 8).

Порядок сборки торцовой аппарели:

— уложить основание из шпал под опоры

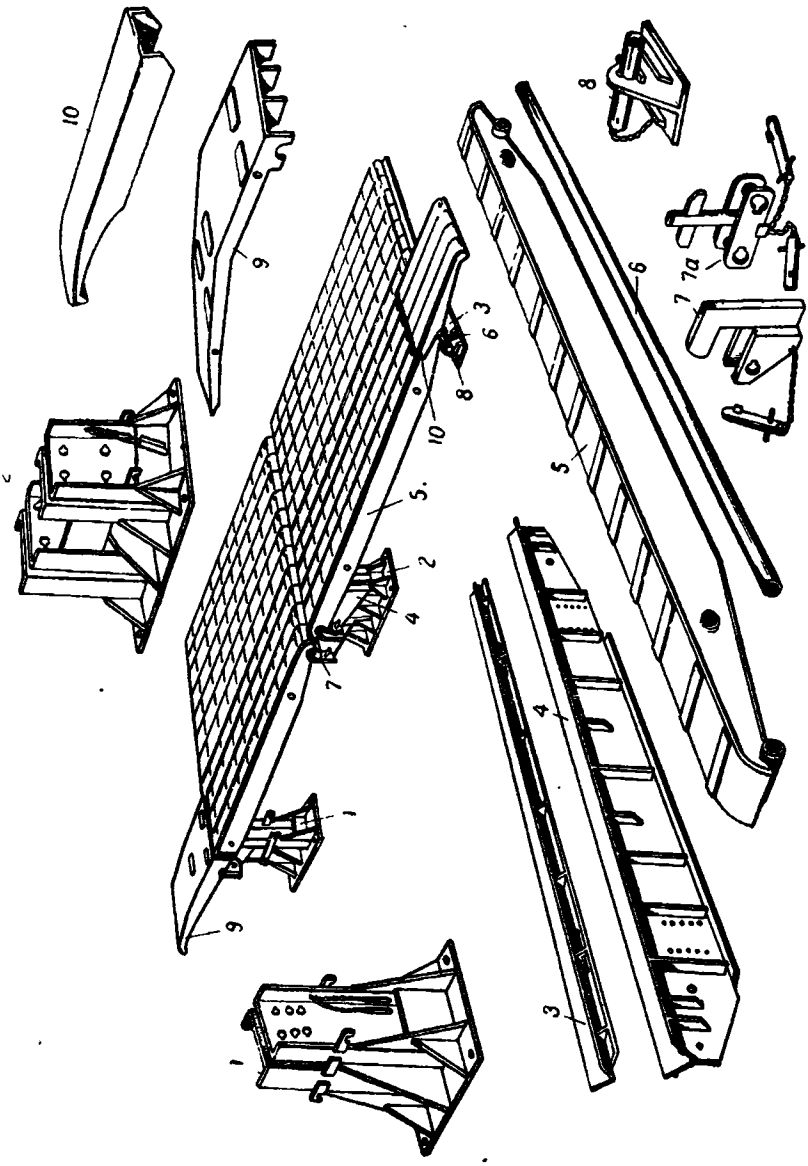
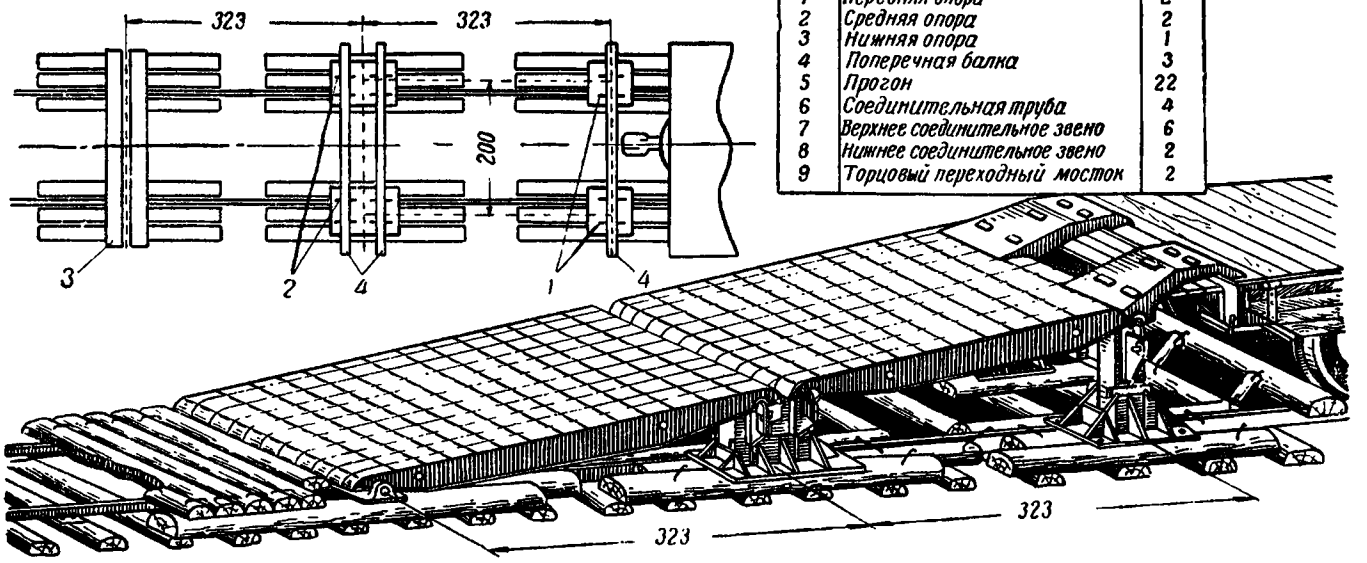


Рис. 6. Элементы (марки) сборно-разборной металлической аппарели:

1 — передняя опора; *2* — средняя опора; *3* — нижняя опора; *4* — поперечная балка; *5* — прогон; *6* — соединительная труба; *7* и *7а* — верхние соединительные звенья; *8* — нижнее соединительное звено; *9* — торцовый переходный мосток; *10* — боковой переходный мосток (к ст. 91)

Монтажная схема аппарели



Ведомость марок торцовой аппарели

№ марки	Наименование	Количество
1	Передняя опора	2
2	Средняя опора	2
3	Нижняя опора	1
4	Поперечная балка	3
5	Прогон	22
6	Соединительная труба	4
7	Верхнее соединительное звено	6
8	Нижнее соединительное звено	2
9	Торцовый переходный мосток	2

Рис. 7. Торцовая металлическая аппарель (к ст. 91)

Ведомость марок боковой аппарели из 4 секций

№ марки	Наименование	Количество	№ марки	Наименование	Количество
1	Передняя опора	8	6	Соединительная труба	16
2	Средняя опора	8	7	Верхнее соединительное звено	6
3	Нижняя опора	4	7а	Верхнее соединительное звено	9
4	Поперечная балка	12	8	Нижнее соединительное звено	5
5	Прогон	88	10	Боковой переходный мосток	44

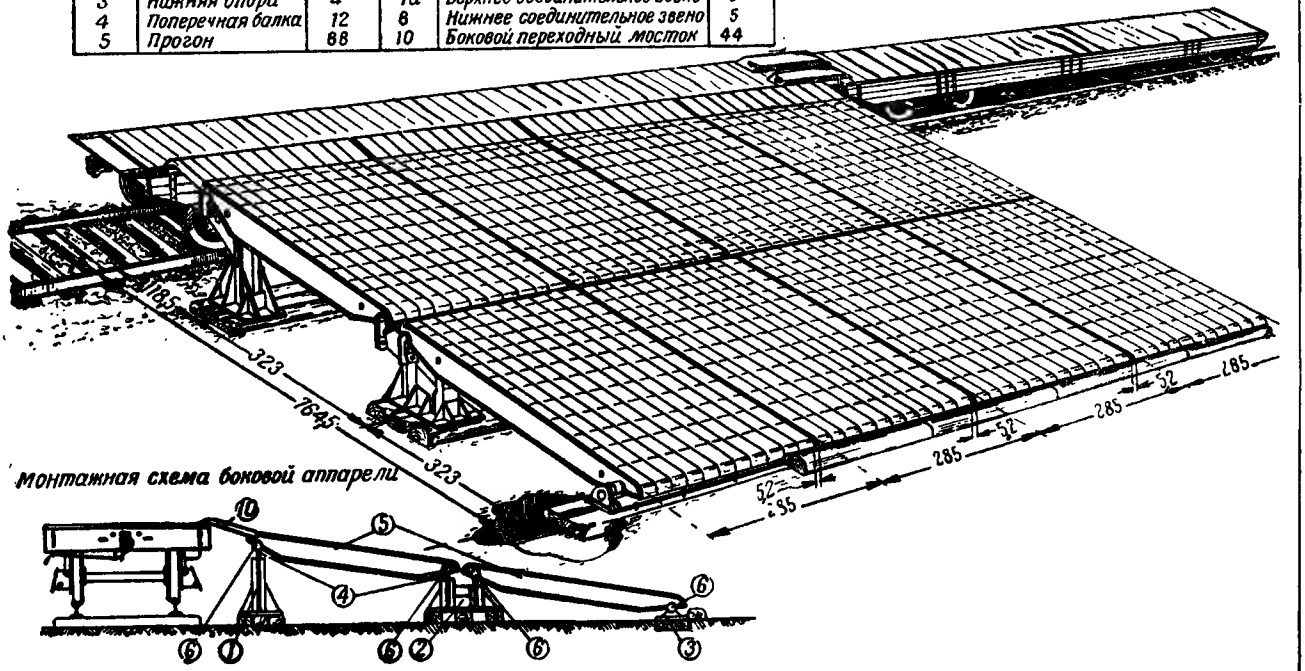


Рис. 8. Боковая металлическая аппарель из четырех секций (к ст. 91)

(две ленты шпал с наружной стороны и одну ленту шпал с внутренней стороны рельсов) и скрепить опорные шпалы между собой и с путевыми шпалами строительными скобами;

— установить опоры на собранное основание из шпал;

— уложить поперечные балки концами в вырезы опор и закрепить их штырями;

— пришить костылями к основанию из шпал подошвы передних опор;

— проверить правильность установки средних и нижних опор укладкой крайних прогонов, после чего подошвы этих опор пришить костылями к основанию из шпал;

— уложить все прогоны сначала верхнего, а затем нижнего ряда и вставить соединительные трубы в опорные трубки прогонов [1];

— скрепить концы соединительных труб с поперечными балками на передней и средней опорах посредством верхних соединительных звеньев, а с нижней опорой — с помощью соединительных блоков;

— устроить из шпал упор для подвижного состава так, чтобы зазор между головкой автосцепки и поперечной балкой аппарели был равен 10 *см*;

— уложить шпальный съезд с погрузочно-выгрузочного пути;

— после подачи подвижного состава уложить торцовые переходные мостки.

---

[1] Торцовая аппарель может собираться не со сплошным съездом, а колейной — с укладкой 12 прогонов по краям (шириной по три прогона с каждой стороны).

Для установки торцовой аппарели требуется 19—24 шпалы для укладки основания и 40—50 шпал для устройства съезда.

Время сборки аппарели командой в составе 12 человек — 35—50 минут.

Порядок сборки боковой аппарели:

— подготовить (спланировать) горизонтальную площадку в местах укладки основания из шпал;

— уложить основание из шпал (под передние и средние опоры параллельно пути укладываются ленты по три шпалы, а под нижние — по две шпалы; между собой шпалы скрепляются скобами; верхние постели шпал первых двух рядов должны находиться на уровне головок рельсов, а шпалы под нижними опорами заглубляться в грунт; если площадка с твердым покрытием, то шпалы под нижние опоры не укладываются);

— последовательно собрать все секции аппарели (сборка каждой секции боковой аппарели производится в той же последовательности, что и торцовой аппарели; концы поперечных балок и концы нижних опор двух соседних секций соединяются между собой при помощи соединительных звеньев и блоков);

— около нижних опор для облегчения въезда (съезда) боевой техники уложить шпалы (по одной у каждой секции);

— после подачи подвижного состава уложить боковые переходные мостки.

Для установки каждой секции боковой аппарели требуется 9 шпал. Время сборки аппарели

из четырех секций командой в составе 12 человек — 2—2,5 часа.

Наиболее тяжелые элементы (марки) металлической аппарели — опоры, поперечные балки, прогоны и торцовые переходные мостки — переносятся каждый четырьмя солдатами при помощи двух ломов, а остальные — одним солдатом.

92. Сборно-разборные платформы и аппарели из рельсов и шпал могут быть различных типов. Наиболее часто устанавливаются (собираются):

— боковые платформы или аппарели длиной в 4—6 шпал со сплошным съездом, уложенным перпендикулярно железнодорожному пути (рис. 9 и 10);

— боковые платформы длиной в 3—4 шпалы с одним или двумя съездами шириной в две шпалы каждый, уложенными вдоль пути или под углом 30° к нему (рис. 11 и 12);

— торцовые платформы шириной в одну (рис. 13) или две шпалы.

Для погрузки (выгрузки) громоздкой и тяжелой боевой техники (тяжелые и средние танки, некоторые специальные машины, артиллерия крупных калибров и т. п.) используются торцовые платформы шириной в две шпалы, боковые платформы длиной в 5—6 шпал со съездами, уложенными перпендикулярно пути, или боковые платформы со съездами, уложенными под углом 30° к пути.

Сборка платформ и аппарелей из рельсов и шпал производится в такой последовательности:

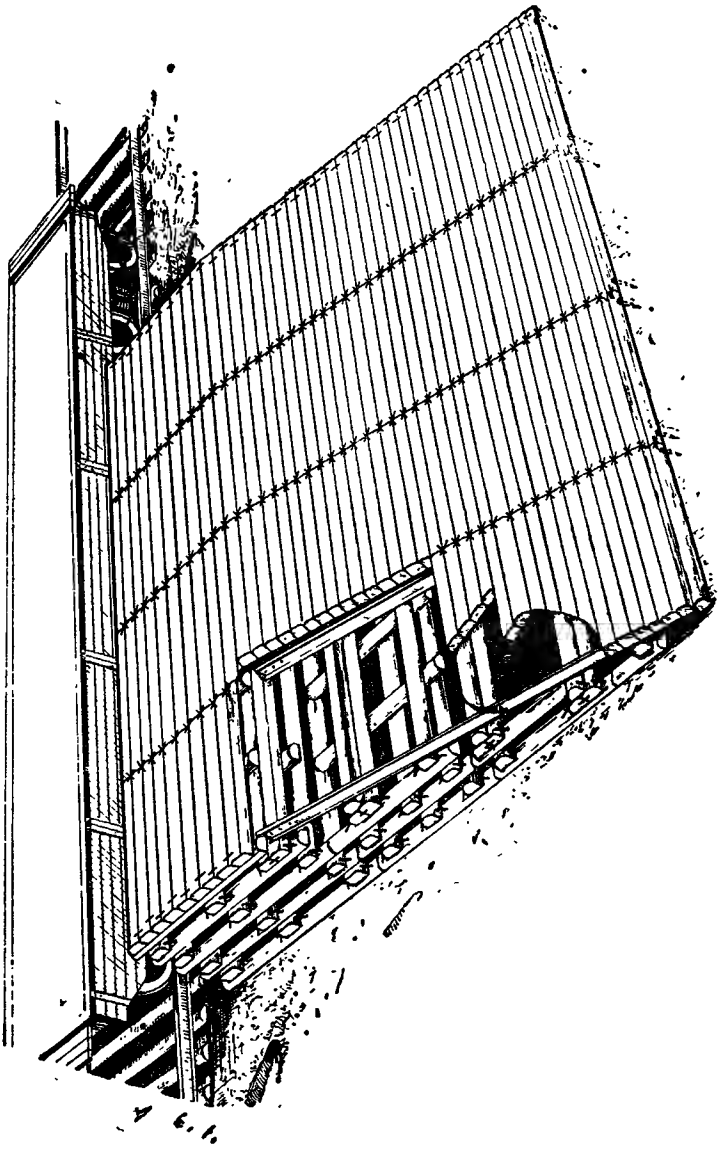


Рис. 9. Боковая платформа из рельсов и шпал со сплошным съездом, уложенным перпендикулярно пути (к ст. 92)

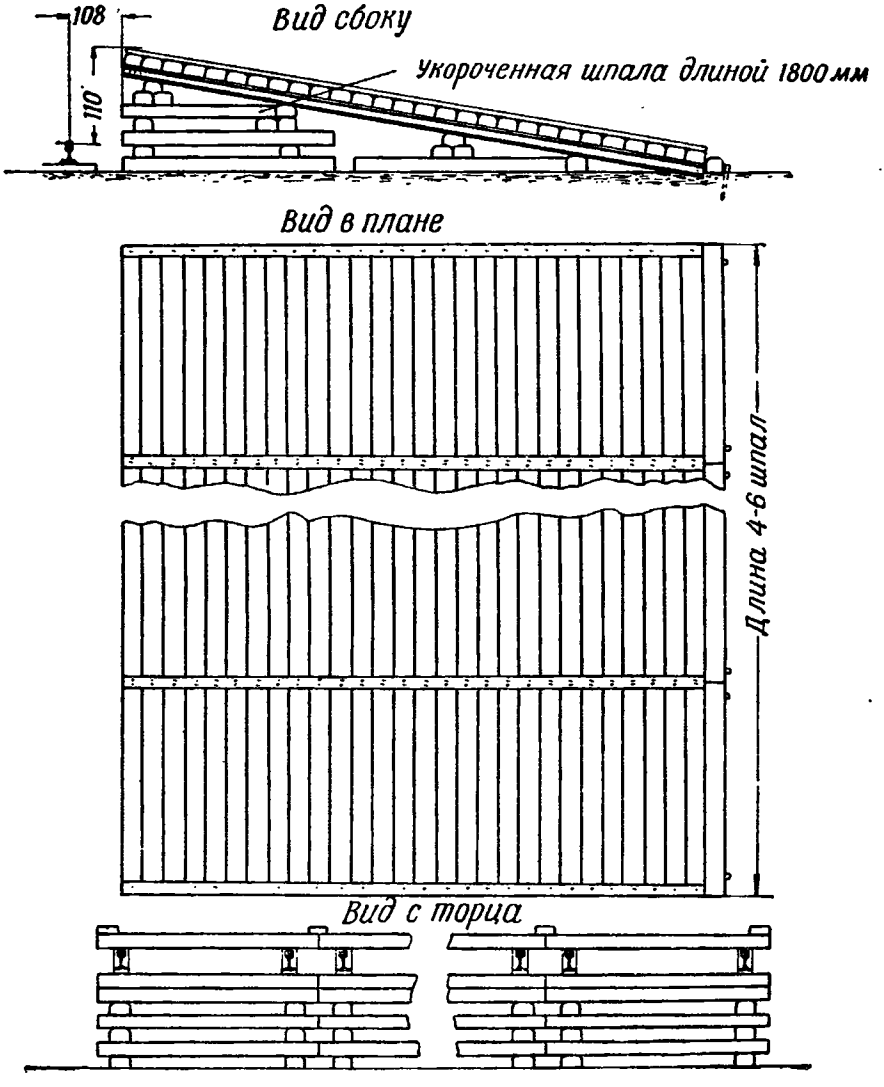


Рис. 10. Боковая аппарель из рельсов и шпал (к ст. 92)

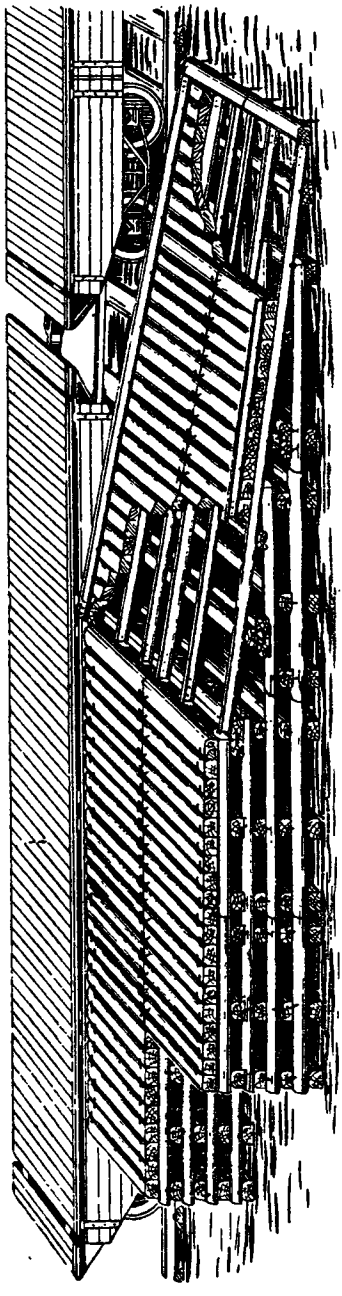


Рис. 11. Боковая платформа из рельсов и шпал со съездом, уложенным вдоль пути
(к ст. 92)

— подготавливается площадка;

— укладываются шпальные клетки горизонтальной части платформы или шпального основания аппарели;

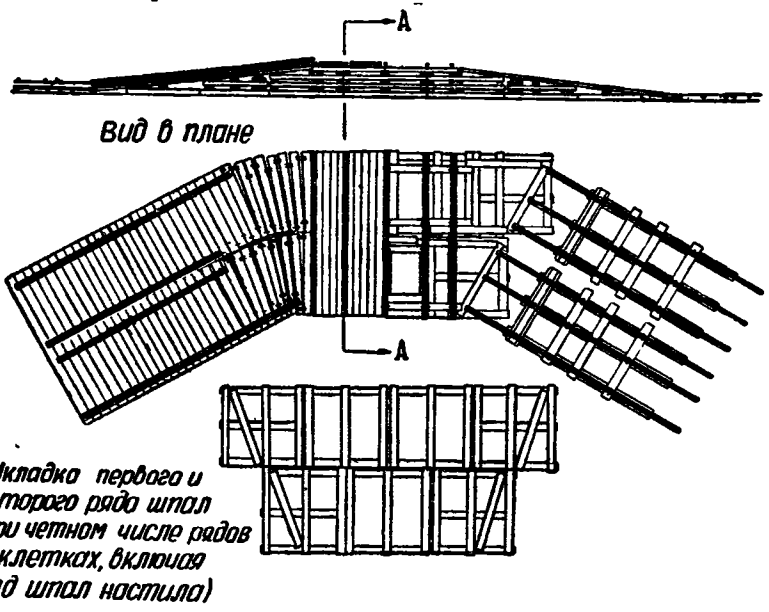


Рис. 12. Боковая платформа из рельсов и шпал с двумя съездами, уложенными под углом 30° к пути (к ст. 92)

— собирается опорная часть съезда (съездов) и укладываются рельсы;

— укладывается шпальный настил горизонтальной части и съезда (съездов) платформы или шпальный настил аппарели;

— укладывается шпальный настил, предохраняющий рельсовую колею от повреждения и облегчающий заезд боевой техники (при сборке торцовой платформы на сквозном пути).

При сборке торцовых платформ первый ряд шпал в клетках горизонтальной части (и соот-

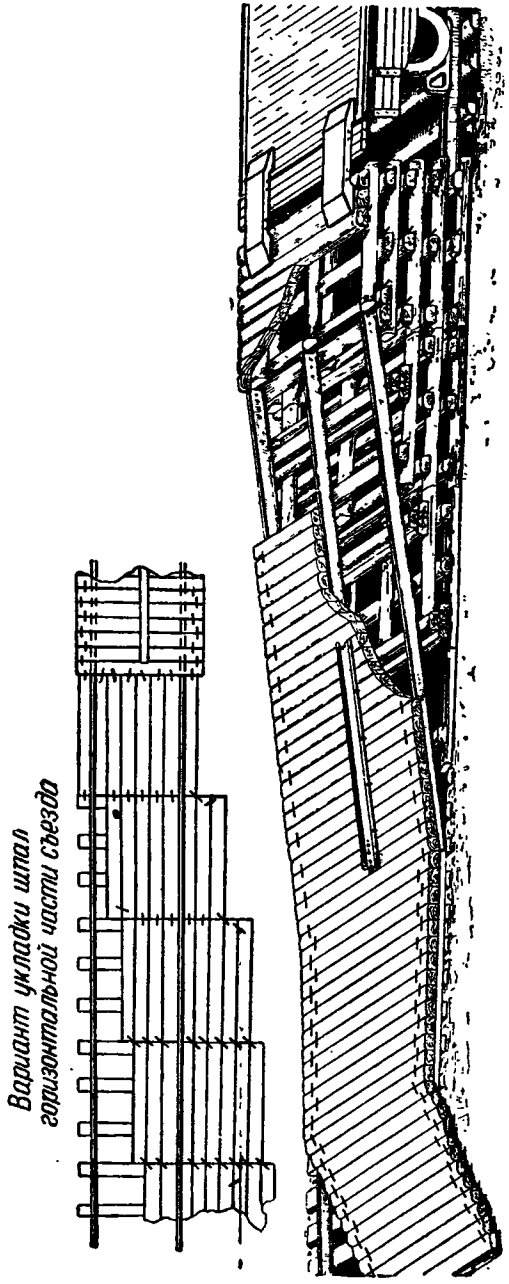


Рис. 13. Торцовая платформа из рельсов и шпал шириной в одну шпалу (к ст. 92)

ветственно в опорных клетках съезда) укладывается вдоль пути, а при сборке боковых платформ — перпендикулярно или вдоль пути (в зависимости от типа шпал и уровня площадки) с таким расчетом, чтобы высота платформ с настилом соответствовала высоте пола подвижного состава (110—120 *см* от уровня верха головки рельса). Так же укладываются нижние шпалы в клетках при сборке боковых аппарелей. Сборку клеток продолжают, чередуя раскладку шпал перпендикулярно и вдоль пути.

Для соблюдения габарита зазор между передним краем боковой платформы или аппарели и наружной гранью головки путевого рельса должен быть равен 108 *см*.

Между собой шпалы в клетках скрепляются скобами. После укладки рельсов под них плотно подбиваются опорные шпалы. Последние со шпалами клеток скрепляются скобами, а с рельсами — костылями.

Укладка шпального настила платформ и аппарелей производится снизу вверх.

Шпальный настил крепится:

— скобами (горизонтальные площадки платформ, сплошные съезды боковых платформ);

— рельсами, прибиваемыми к шпалам настила костылями, и скобами (съезды торцовых платформ и съезды боковых платформ, уложенные вдоль или под углом 30° к пути);

— досками, прибиваемыми к шпалам настила гвоздями (боковые аппарели).

Во всех случаях при сборке платформ и аппарелей шпалы укладываются широкой постелью вниз. Если используются шпалы различных типов, то в каждом ряду клеток укладываются шпалы одного типа (одинаковой толщины); шпалы более тяжелого типа кладутся в нижние ряды клеток.

Переноска и укладка рельсов во время сборки платформ и аппарелей производятся командой солдат в составе 12—14 человек. Рельсы переносятся с помощью специальных клещей или на руках с соблюдением мер личной безопасности.

93. Все материалы и инструменты для установки сборно-разборных платформ и аппарелей предоставляются железной дорогой; сборка производится силами перевозимых войск. Потребность в материалах, состав команд и время на сборку платформ и аппарелей из рельсов и шпал приведены в приложении 16.

Тип сборно-разборного погрузочно-выгрузочного устройства определяется в каждом конкретном случае начальником отделения железной дороги и военным комендантом исходя из условий предстоящей погрузки или выгрузки.

ВОИНСКОЕ ПОГРУЗОЧНО-ВЫГРУЗОЧНОЕ МЕСТО В ПОРТУ И ВНЕ ПОРТА

94. Воинское погрузочно-выгрузочное место в морском или речном порту должно иметь:

— причал, пригодный для погрузки и выгрузки боевой техники и имущества воинских эшелонов;

— удобные подходы к причалу со стороны территории и акватории порта;

— грузоподъемные краны и другие средства механизации, погрузочно-выгрузочные приспособления и инвентарь;

— средства связи с военным комендантом и диспетчером порта;

— водоразборные краны и кипятильники;

— уборные.

Причал должен обеспечивать удобную и безопасную погрузку и выгрузку боевой техники, иметь швартовные устройства для судов и стационарное освещение.

К погрузочно-выгрузочным приспособлениям относятся перегрузочные мостки различных типов, а к инвентарю — стропы, сетки, парашюты, подвески (рис. 14).

Все средства механизации грузовых работ, погрузочно-выгрузочные приспособления и инвентарь предоставляются портом.

95. Погрузочно-выгрузочное место на необорудованном речном берегу должно иметь удобные подходы как со стороны берега, так и со стороны реки. Погрузка или выгрузка судна на таком месте производится с использованием разборного перегрузочного мостка или временного причала.

Разборный перегрузочный мосток (рис. 15) предназначается для погрузки на речные (озерные) суда и выгрузки с них гусеничных машин весом до 60 *т* и колесных машин с нагрузкой на ось до 11 *т*.

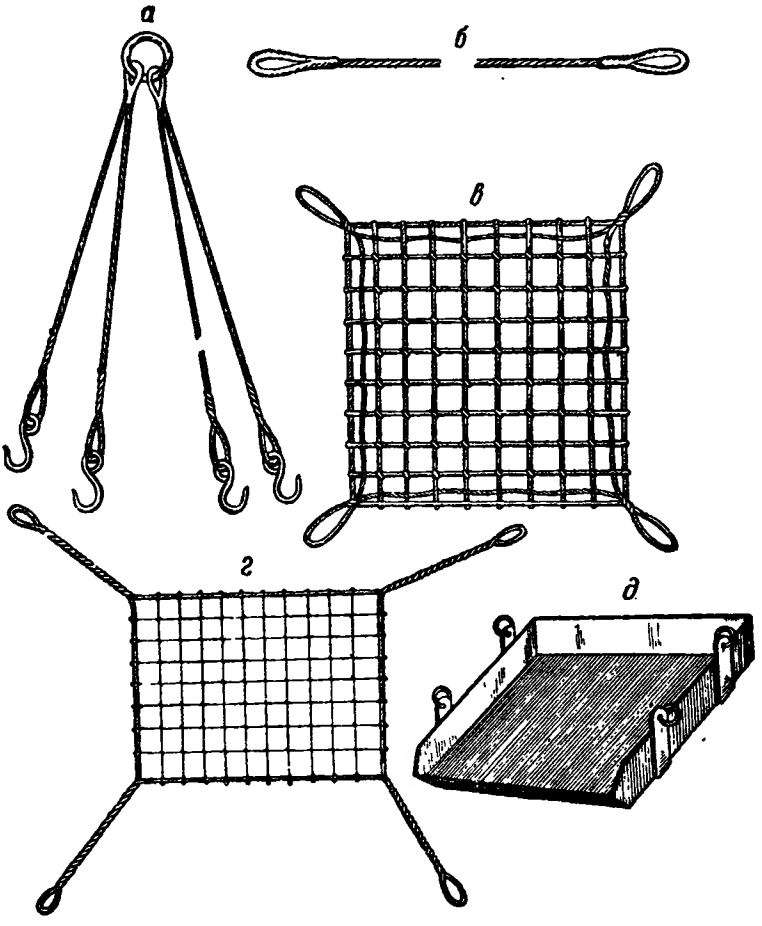


Рис. 14. Погрузочно-выгрузочный инвентарь:
а — подвеска; *б* — строп с огонами; *в* — сетка квадратная; *г* — сетка прямоугольная; *д* — парашют (к ст. 94)

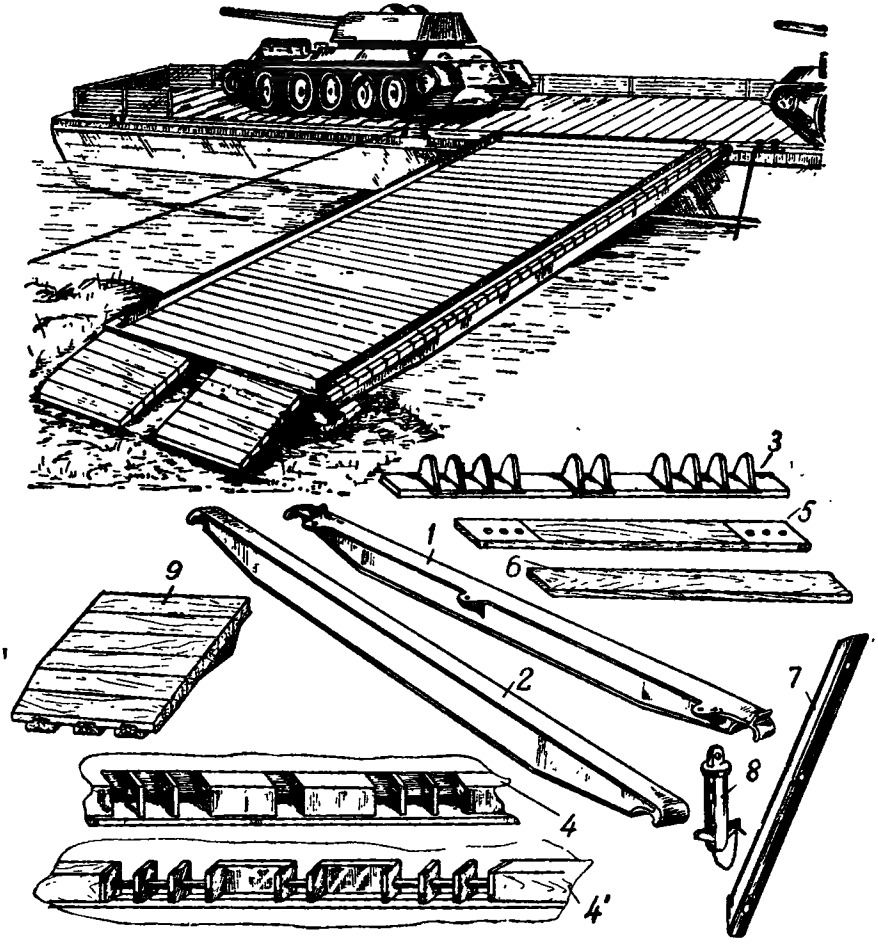


Рис. 15. Разборный перегрузочный мосток:

1 — крайняя балка; *2* — средняя (промежуточная) балка; *3* — металлическая береговая опора; *4* — палубные опорные кронштейны; *4'* — бортовые опорные кронштейны; *5* — соединительный брус настила; *6* — брус настила; *7* — накладной угольник; *8* — штырь; *9* — трамплин (к ст. 95)

Применяются три варианта установки балок при сборке мостка:

Количество балок	Допустимая нагрузка в *т*		Схема установки балок (вид с торца)
	гусеничных машин	колесных машин на ось	
7	60	11	
5	35	8	
3	15	4,5	

Установка судна (баржи-площадки) и сборка разборного перегрузочного мостка производятся в такой последовательности.

Судно ставится не далее 6,5 *м* до берега и надежно швартуется на 4 швартовных конца; на носу и корме баржи устанавливается по одной упорной стреле (свайке).

На берегу в 6,5 *м* от валика бортовых (палубных) опорных кронштейнов заподлицо с уровнем грунта зарывается деревянный береговой опорный брус (или металлическая береговая опора), при неустойчивых грунтах под него укладываются лежни из подручных материалов.

На опорный брус соответственно кронштейнам баржи устанавливаются две крайние и одна средняя опорные подушки без валиков.

По спущенным с судна сходням (трапам) с помощью специальных клещей или каната в гнезда палубных и береговых опор устанавли-

ваются крайние балки, правильность установки которых проверяется соединительным брусом, затем укладывается необходимое количество промежуточных балок (соответственно весу перегружаемой боевой техники).

На балки (над кронштейнами крайних балок) укладываются соединительные брусья (с окованными отверстиями), а между ними — остальные брусья настила.

По краям настила кладутся два накладных угольника, которые с помощью штырей, пропущенных через их отверстия, отверстия соединительных брусьев и кронштейнов балок, закрепляют поперечный настил и крайние балки от смещения; штыри закрепляются клиньями.

При необходимости перед мостками на палубе судна и на берегу укладываются трамплины.

При отсутствии на судне бортовых (палубных) кронштейнов на палубе в 40 *см* от борта судна могут устанавливаться различного типа съемные кронштейны (опорные подушки с валиками, деревянные или металлические трамплины с вмонтированными в них валиками).

Разборка мостка производится в обратном порядке.

Команда из 8—10 человек собирает (разбирает) мосток за 30 минут.

Разборные перегрузочные мостки являются инвентарем судна или порта.

96. Если на необорудованном берегу предстоит погрузка или выгрузка большого числа судов, то устраиваются временные причалы, к ко-

торым относятся специальные плавучие причалы, баржи-площадки (палубные суда) с разборными перегрузочными мостками (рис. 16),

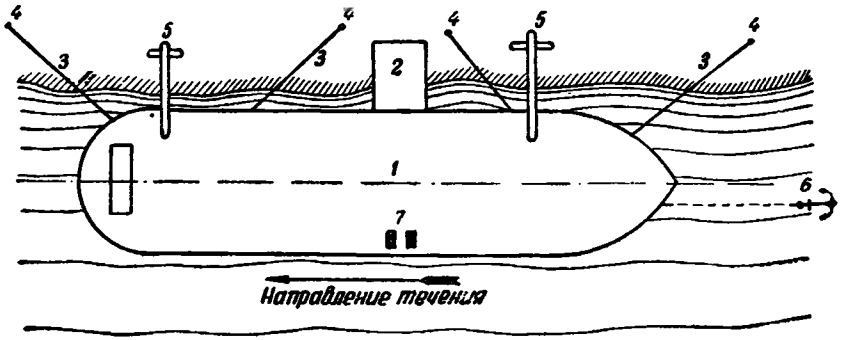


Рис. 16. Схема временного причала, состоящего из баржи-площадки и разборного перегрузочного мостка:
1 — баржа-площадка (стоечное судно); *2* — разборный перегрузочный мосток; *3* — швартовные тросы, *4* — мертвяки; *5* — стрелы (свайки); *6* — якорь; *7* — переходные мостки (к ст. 96)

причалы на козловых, рамных или клеточных опорах (рис. 17—19).

Потребное количество материалов для постройки временных деревянных причалов приведено в приложении 17.

Для перехода боевой техники с временного причала на судно используются переходные мостки из бревен и других подручных материалов.

97. Сборка и разборка перегрузочных мостков и строительство временных деревянных причалов, устройство к ним грунтовых подходов и щелей для укрытия личного состава возлагаются на перевозимые войска. Материалы для устройства временных причалов предоставляются близлежащим портом за счет средств Министерства обороны СССР.

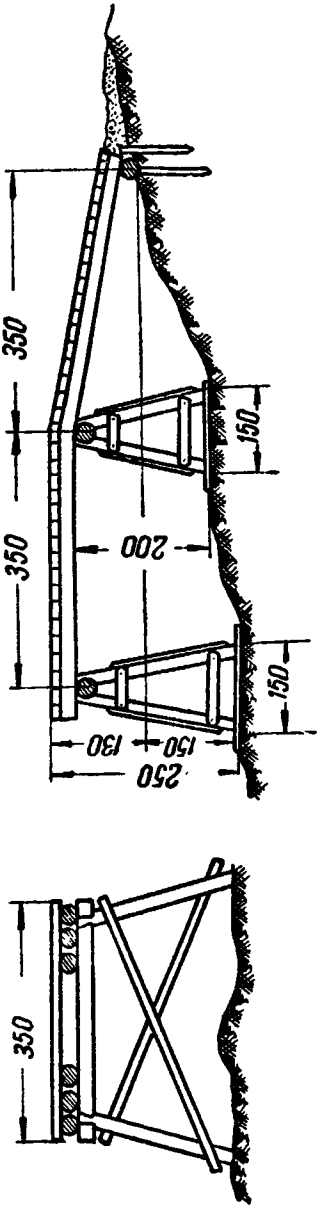


Рис. 17. Временный причал на козловых опорах (к ст. 96)

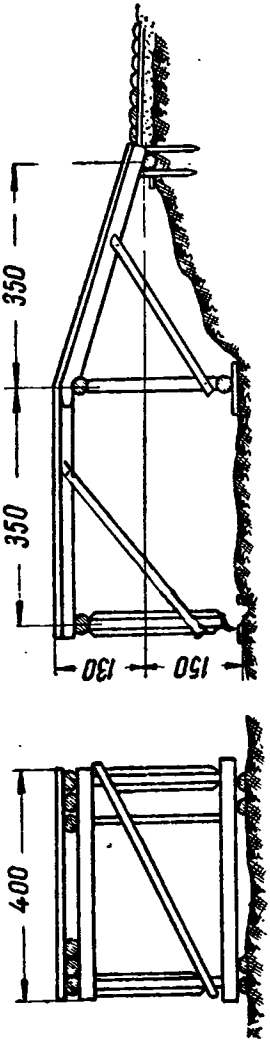


Рис. 18. Временный причал на рамных опорах (к ст. 96)

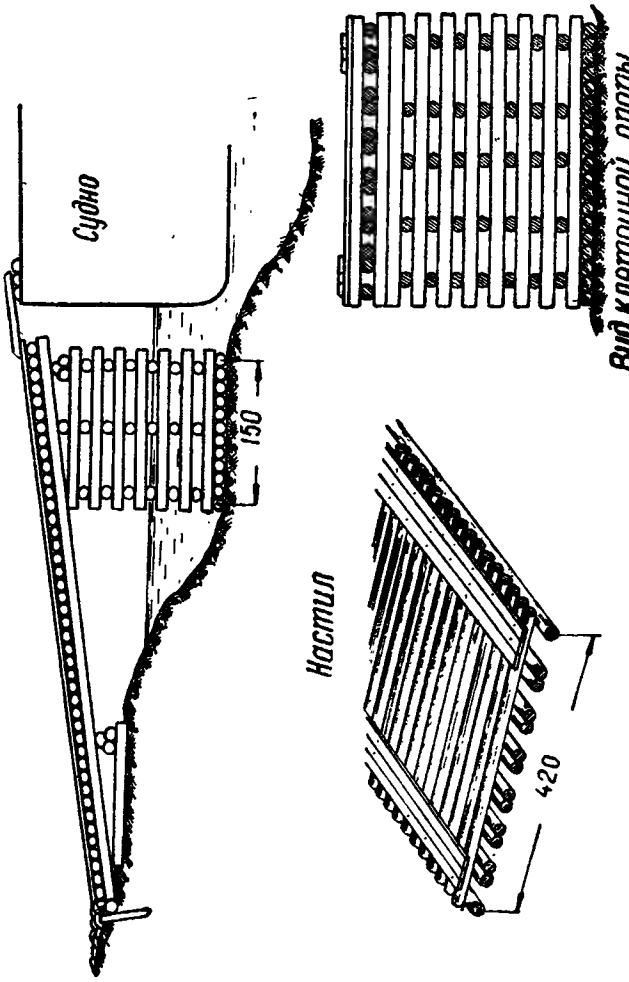


Рис. 19. Временный причал на клеточных опорах
(к ст. 96)

98. Погрузка (выгрузка) эшелона на морские суда на рейде производится с помощью плавсредств, которыми личный состав, боевая техника и имущество подвозятся от берега к борту стоящего на рейде судна (при выгрузке — от судна к берегу).

Необходимость погрузки (выгрузки) судов с воинскими эшелонами на рейде определяется органами военных сообщений по согласованию с начальником пароходства или порта. Назначенное ими место погрузки (выгрузки) на рейде уточняется капитаном судна совместно с начальником эшелона.

99. Для погрузки и выгрузки эшелонов на рейде требуются:

— безопасная якорная стоянка для судов на рейде;

— акватория рейда, достаточная для одновременной погрузки или выгрузки заданного количества судов;

— удобный берег для подхода к нему рейдовых плавсредств и производства погрузочно-выгрузочных работ;

— погрузочно-выгрузочное место на берегу с грунтовыми дорогами;

— специальные рейдовые плавсредства для перегрузки войск с берега на судно или обратно.

Рейдовые плавсредства (из имеющихся в наличии) для обеспечения погрузки или выгрузки эшелонов, материалы и инструменты для постройки временных причалов и материалы для крепления погруженной боевой техники на рейдовых плавсредствах выделяет пароходство или порт.

Глава 5

ПОГРУЗКА И ВЫГРУЗКА ВОИНСКОГО ЭШЕЛОНА

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

100. Перед погрузкой подразделения эшелона располагаются в районе ожидания, а после выгрузки — в районе сбора. Эти районы назначаются обычно для воинской части, которая, как правило, грузится (выгружается) на одной станции или в одном порту.

Удаление районов ожидания и сбора от погрузочно-выгрузочных мест определяется условиями местности (наличие дорог, естественных укрытий) с учетом организации защиты войск от оружия массового поражения и должно быть, как правило, не менее 5 *км*.

Подразделения вызываются из района ожидания на погрузочно-выгрузочное место непосредственно перед погрузкой эшелона и следуют в порядке очередности погрузки, а после выгрузки без задержки направляются в район сбора.

На путях движения силами эшелона организуется регулирование движения. Не допускается скопление личного состава и боевой техники

на погрузочно-выгрузочном месте в ожидании погрузки и после выгрузки.

101. Сроки погрузки и выгрузки эшелонов устанавливаются в соответствии с нормами времени, приведенными в приложениях 18 и 19.

Погрузка эшелона считается законченной после окончания крепления и маскировки боевой техники и имущества на подвижном составе или судне, оформления перевозочных документов, посадки личного состава и доклада начальника эшелона военному коменданту о готовности эшелона к отправлению.

102. Очередность погрузки подразделений, нормы погрузки, порядок размещения и крепления боевой техники и имущества на подвижном составе или судне согласовываются начальником эшелона с военным комендантом при составлении плана погрузки эшелона и уточняются непосредственно перед погрузкой совместно начальником эшелона, военным комендантом, начальником станции или порта и капитаном (шкипером) судна.

103. Подготовка боевой техники к перевозке (технический осмотр, необходимый ремонт) должна быть закончена до выхода подразделений эшелона на станцию или в порт погрузки.

Непосредственно перед погрузкой боевая техника приводится в транспортное положение: башни танков разворачиваются стволами пушек назад, гусеницы машин натягиваются, как для движения по шоссе, штыри наружных антенн убираются, красные флажки с машин снимаются, выполняются также все другие требования

руководств по эксплуатации машин, касающиеся приведения последних в транспортное положение для перевозки железнодорожным или водным транспортом.

Топливные баки машин, за исключением баков автомобилей, перевозимых наклонным способом, заправляются горючим полностью. Топливные баки автомобилей, перевозимых наклонно, должны быть залиты не более чем наполовину. Автоцистерны, автозаправщики и другие машины с емкостями перевозятся либо порожними, либо залитыми (если это разрешается действующими правилами) соответствующей жидкостью полностью.

104. Погрузка эшелона начинается по команде начальника эшелона и производится по подразделениям, как правило, на широком фронте, с использованием всех имеющихся погрузочно-выгрузочных устройств, приспособлений и механизмов.

За погрузку подразделения отвечает его командир. Он непосредственно руководит заездом каждой машины (орудия) на подвижной состав или судно (при погрузке своим ходом). Дальнейшим движением машины (орудия) вдоль по подвижному составу или по палубе судна и размещением ее руководит командир машины (расчета). Движение по палубе судна и размещение боевой техники на судне производятся строго в соответствии с указаниями капитана (шкипера) судна.

105. После размещения на подвижном составе или судне боевая техника и имущество должны быть надежно закреплены во избежание

продольных и поперечных смещений. Кроме того, машины ставятся на тормоза и у них включается низшая передача. В зимнее время вода из системы охлаждения двигателей сливается.

106. Погрузка и крепление боевой техники и имущества на подвижном составе или судах должны производиться в точном соответствии с техническими условиями транспортных министерств, настоящим Наставлением и специальными указаниями Министерства обороны и транспортных министерств.

Погрузка и крепление боевой техники и имущества, для которых технические условия не установлены, производятся в соответствии с распоряжением военного коменданта; он указывает способ погрузки и крепления, обеспечивающий безопасность перевозки.

107. Для крепления боевой техники и имущества применяются крепежные материалы и приспособления.

В качестве крепежных материалов используются: мягкая стальная проволока диаметром 4—8 *мм* (наиболее часто диаметром 6 *мм*), деревянные упорные, боковые и направляющие бруски (бруски, клинья, полуполенья дров, обрезки шпал и т. д.), деревянные вкладыши, распорки, распределительные подкладки, стойки, гвозди диаметром 5—7 *мм* и длиной 150—250 *мм* (наиболее часто длиной 175 *мм*) и стальные строительные скобы длиной 250—300 *мм* с диаметром стержня 10—15 *мм*. Все деревянные детали крепления должны изготовляться из здорового дерева хвойных или

лиственных пород, за исключением ольхи, осины и липы.

При перевозке воинских эшелонов железнодорожным транспортом крепежные материалы предоставляются:

— железной дорогой — упорные, боковые и направляющие бруски, распределительные подкладки, гвозди и строительные скобы;

— воинской частью — увязочная проволока, стойки и деревянные вкладыши.

При перевозке воинских эшелонов водным транспортом все крепежные материалы предоставляются портами погрузки.

К крепежным приспособлениям относятся: металлические упорные башмаки для крепления танков, самоходно-артиллерийских установок и других машин на базе танков, тросовые растяжки, применяющиеся взамен проволочных растяжек для крепления колесных машин и орудий, и деревянные продольные упорные и боковые бруски для крепления колесных машин.

Крепежные приспособления являются принадлежностью машин или орудий и используются для крепления их на подвижном составе (а при возможности и на судах) многократно.

108. Общая потребность в материалах и приспособлениях для крепления боевой техники и имущества эшелона определяется военным комендантом совместно с начальником эшелона при составлении плана погрузки эшелона.

Материалы для крепления, предоставляемые железной дорогой или портами, должны доставляться на погрузочно-выгрузочное место си-

лами и средствами станции или порта заблаговременно по заявке военного коменданта.

109. Посадка личного состава эшелона в вагоны или на судно производится по окончании погрузки боевой техники и имущества и должна быть закончена не позже чем за 10 минут до отправления поезда или судна.

Посадка людей в крытые вагоны производится при помощи стремянок, а на суда — по мосткам и трапам, которые должны быть ограждены леерами. Стремянки вывешиваются дневальными по вагонам перед посадкой; после окончания посадки стремянки убираются в вагоны и дверные закладки ставятся на место.

В четырехосном крытом оборудованном вагоне перевозится 64—72 человека, в двухосном — 32—36 человек.

Если продолжительность перевозки менее одних суток, то в четырехосном вагоне размещается 100 человек, в двухосном — 50 человек.

Количество людей, размещаемых в грузовых судовых помещениях, не оборудованных нарами, зависит от продолжительности перевозки и определяется из расчета 0,5—1,3 $м^2$ на одного человека. При установке в судовых помещениях двухъярусных нар количество людей увеличивается в 1,1—1,4 раза, а при установке трехъярусных нар — в 1,6—2 раза.

Автоматы в четырехосных людских вагонах размещаются в ружейных зубчатках, в двухосных вагонах — на нарах и под нарами, а на судах — в специально оборудованных пирамидах.

Тяжелое стрелковое оружие размещается в вагонах на полу, а на судах — в людских помещениях в проходах между нарами и на палубах (кроме верхних).

110. На одной из ближайших остановок перед станцией выгрузки, а на судах при подходе к пункту выгрузки по указанию начальника эшелона водители готовят свои машины к выгрузке — производят заправку водой, подогрев в зимнее время и опробование двигателей, соблюдая при этом правила пожарной безопасности. Снимать крепления боевой техники до прибытия эшелона в пункт выгрузки запрещается.

В зимнее время на железных дорогах с паровозной тягой для заправки системы охлаждения двигателей машин горячей водой в отдельных случаях по заявке военного коменданта выделяется паровоз.

До прибытия на станцию или в порт выгрузки топка печей в вагонах или судовых помещениях должна быть закончена, а огонь в них потушен.

111. По прибытии на станцию или в порт выгрузки, после получения начальником эшелона указаний о порядке выгрузки от военного коменданта, личный состав по команде начальника эшелона высаживается из вагонов или с судна и в порядке подразделений быстро разводится по местам выгрузки боевой техники и имущества.

Личный состав, не занятый на выгрузке, а также боевая техника и имущество по мере выгрузки направляются в район сбора.

112. На станции или в порту погрузки начальник эшелона должен принять, а на станции или в порту выгрузки — сдать съемное воинское оборудование вагонов или судовых помещений.

Приемка производится до начала погрузки эшелона следующим порядком: старшие по вагонам или судовым помещениям проверяют наличие и исправность съемного воинского оборудования и результаты проверки докладывают начальнику эшелона; если все съемное воинское оборудование налицо и исправно, начальник эшелона расписывается в его приеме в описи съемного воинского оборудования. Один экземпляр описи начальник станции погрузки или капитан (шкипер) судна вручает начальнику эшелона.

Сдача съемного воинского оборудования начальнику станции выгрузки или капитану (шкиперу) судна производится начальником эшелона через старших по вагонам или судовым помещениям по описи, составленной в пункте погрузки.

В случае недостачи или порчи съемного воинского оборудования, а также другого транспортного имущества начальник станции или капитан (шкипер) судна, начальник эшелона и военный комендант составляют акт. Этот акт вместе со счетом, определяющим стоимость утраченного транспортного имущества (или стоимость ремонта поврежденного имущества), высылается транспортными органами через начальника передвижения войск в штаб военного округа (фронта, флота) для взыскания установленным

порядком суммы причиненного материального ущерба.

113. На станции или в порту погрузки начальник эшелона оформляет в товарной конторе, а где ее нет — у начальника станции или порта накладную (при железнодорожных и речных перевозках) или погрузочный ордер (при морских перевозках).

Для оплаты перевозки эшелона начальник эшелона предъявляет заполненное и заверенное гербовой печатью части воинское требование-накладную формы 2 (приложение 7). Оно предъявляется при перевозке части или подразделений на станции или в порту выгрузки, а при перевозке команд призывников или увольняемых в запас — на станции или в порту погрузки.

На станции или в порту выгрузки начальник эшелона свидетельствует своей подписью в дорожных документах прибытие и выгрузку эшелона и предъявляет требование-накладную формы 2, если оно не было предъявлено на станции или в порту погрузки.

114. Во время погрузки и выгрузки эшелона должны соблюдаться правила, перечисленные в ст. 8, а также следующие правила общей и личной безопасности:

— открывая борт платформы, необходимо стоять с краю его, чтобы при падении он не задел открывающего;

— нельзя находиться кому-либо, кроме водителя, в машине при ее заезде (съезде) на подвижной состав или палубу судна;

— не разрешается водителям без команды заводить двигатели погруженных машин и передвигать их по подвижному составу или палубе судна, а также руководствоваться чьими-либо сигналами, кроме сигналов командира — руководителя погрузки или выгрузки;

— не допускается укладывать переходные мостки и другие приспособления под движущуюся машину и находиться между уже погруженной боевой техникой и приближающейся к ней машиной;

— при погрузке и выгрузке боевой техники и имущества кранами запрещается находиться под грузом и стрелами работающих кранов;

— крановщики не должны начинать подъем груза и движение крана без предварительной подачи звуковых сигналов;

— необходимо следить, чтобы стволы орудий, стрелы кранов и другие выступающие части боевой техники при разворотах на подвижном составе не нарушали безопасности движения поездов по соседнему пути;

— на электрифицированных линиях железных дорог **категорически запрещается** становиться на башни танков, находиться на крышах специальных автомобилей, погруженных на платформы, и на крышах вагонов, а также раскручивать мотки проволоки вблизи закрепляемых на подвижном составе машин, если концы ее при этом могут приблизиться к контактному проводу ближе чем на 2 *м*;

— погрузочно-выгрузочные работы кранами на электрифицированных путях нельзя произ-

водить без предварительного отключения контактной сети;

— во время посадки в вагоны или на судно автоматы должны быть разряжены, а штыки у них отомкнуты.

ПОГРУЗКА И ВЫГРУЗКА БОЕВОЙ ТЕХНИКИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЭШЕЛОНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

115. Железнодорожные платформы под погрузку и выгрузку боевой техники должны подаваться к боковым погрузочно-выгрузочным устройствам с открытыми бортами.

Открывание и закрывание бортов платформ, а также открывание дверей полувагонов производят погрузочно-выгрузочные команды эшелона, для чего они должны иметь кувалды или ломики.

116. Движение машин по погрузочно-выгрузочным устройствам и подвижному составу производится на низшей передаче, без рывков и резких разворотов. При погрузке с боковой платформы или аппарели заезд на подвижной состав производится под углом примерно 30° к погрузочно-выгрузочному пути.

Руководитель погрузки (выгрузки) — командир подразделения или машины, соблюдая личную безопасность, должен находиться в таком месте, чтобы он все время мог видеть положение колес или гусениц машины во время движения и чтобы все его сигналы были хорошо видны водителю. Ночью в помощь руководите-

лю назначается наблюдатель, который следит за положением колес или гусениц при разворотах машин в ходе погрузки (выгрузки) и при необходимости сигнализирует руководителю об остановке машины.

Для обеспечения непрерывности и быстроты погрузки (выгрузки) погрузочно-выгрузочные команды должны обеспечить своевременную укладку, переноску и уборку переходных мостков по указанию руководителей погрузки (выгрузки).

117. Боевая техника эшелона размещается на подвижном составе уплотненно, чтобы наиболее полно использовать его грузоподъемность и вместимость.

При размещении должны соблюдаться следующие условия:

— боевая техника не должна выходить по ширине и высоте за пределы установленного очертания погрузки (рис. 20) или за очертания установленной негабаритности для данного вида боевой техники (некоторые танки и специальные машины), а по длине — более чем на 400 *мм* за буферные брусья платформ (полувагонов); танки, автомобили и другие машины должны размещаться симметрично относительно продольных и поперечных осей платформ;

— вес погруженной боевой техники не должен превышать трафаретной грузоподъемности подвижного состава с учетом допускаемого перегруза (для четырехосных вагонов грузоподъемностью 50, 57 и 60 *т* — не более 2 *т*,

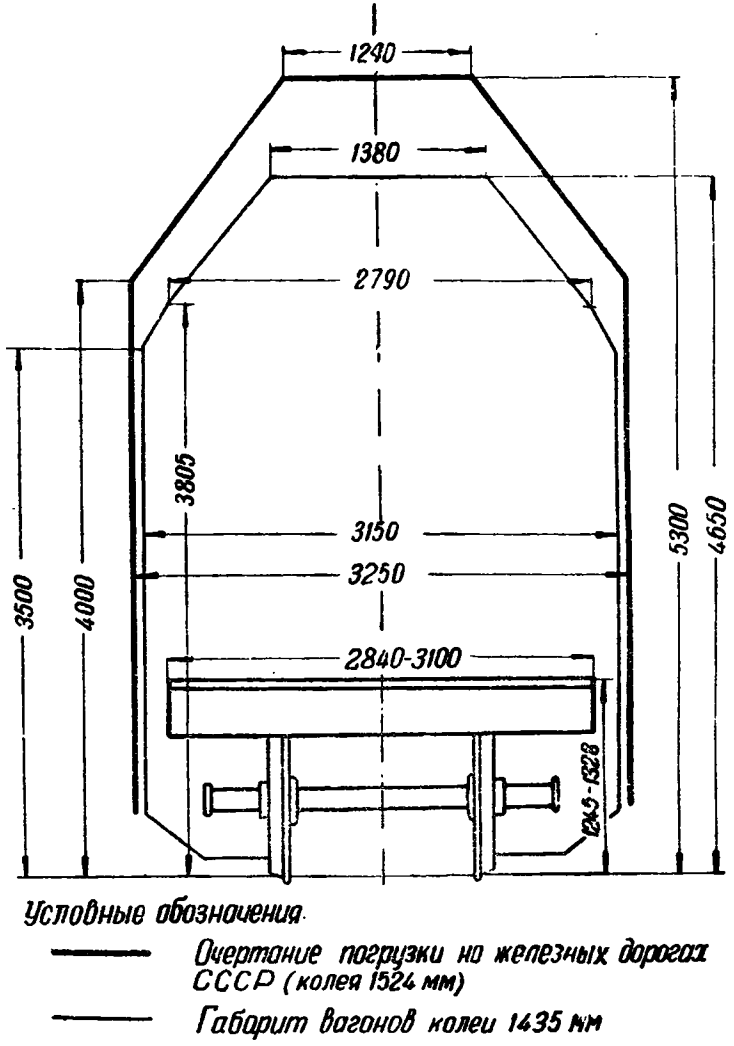


Рис. 20. Очертание погрузки на железных дорогах СССР и габарит вагонов колеи 1435 *мм* (к ст. 117, 139)

грузоподъемностью 52, 59 и 62 *т* — 1 *т* и для двухосных вагонов — 0,5 *т*);

— нагрузка на тележки (оси) вагонов должна быть равномерной; в виде исключения допускается разница в нагрузках на тележки четырехосных платформ не более 10 *т* и на оси двухосных платформ — не более 4 *т*;

— при погрузке на одну платформу или в полувагон нескольких гусеничных машин между ними должны быть оставлены зазоры не менее 10 *см*, а при погрузке нескольких колесных машин или орудий — не менее 5 *см*; при погрузке колесных машин на сцепы платформ (ст. 120) зазор со стороны радиатора машины, установленной над сцеплением, должен быть не менее 22 *см*.

118. Перевозка боевой техники эшелона, имеющей боковую негабаритность нулевой и первой степени (некоторые танки и машины на их базе), производится без предъявления органам железнодорожного транспорта чертежей или эскизов погрузки с расчетами крепления и без комиссионных осмотров на станциях погрузки и в пути следования.

Размещение на платформах указанной боевой техники производится в соответствии со схемами, показанными на рис. 21, а крепление — с соблюдением всех требований, изложенных в приложении 20 настоящего Наставления.

Погрузка боевой техники, имеющей негабаритность нулевой и первой степени, должна производиться под наблюдением начальника станции, военного коменданта или их представителей и начальника эшелона. За правиль-

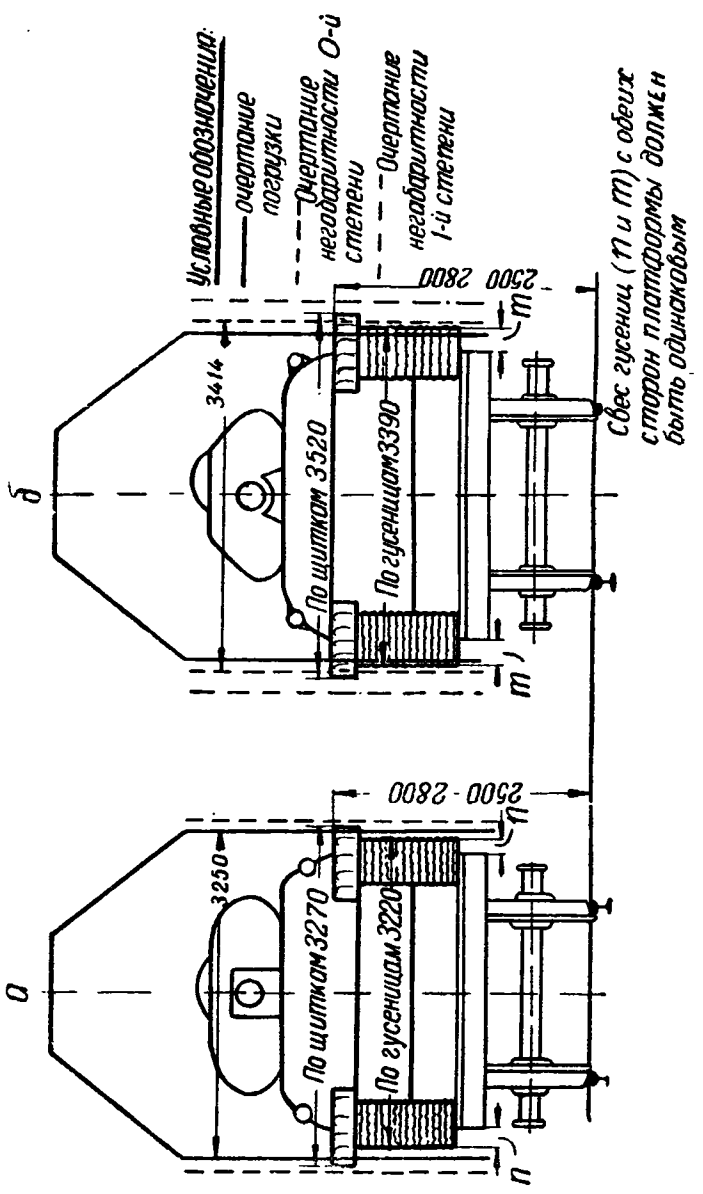


Рис. 21. Размещение на платформах боевой техники, имеющей негабаритность: *а* — нулевой степени; *б* — первой степени (к ст. 118)

ность размещения и крепления машин на платформах ответственность несет начальник эшелона. В пути следования он обязан вести постоянное наблюдение за положением машин на платформах и состоянием их крепления.

О следовании воинского эшелона с боевой техникой, имеющей негабаритность нулевой и первой степени, сдающая железная дорога уведомляет дорогу приема установленным порядком.

Перевозка в воинских эшелонах боевой техники, имеющей негабаритность второй и бо́льших степеней, производится с соблюдением всех требований специальной инструкции Министерства путей сообщения СССР по перевозке негабаритных грузов.

119. Применяются следующие основные способы уплотненной погрузки боевой техники:

— погрузка на сцепы платформ или полувагонов;

— наклонная погрузка порожних грузовых автомобилей;

— погрузка в два яруса;

— размещение боевой техники с заходом друг на друга выступающих деталей или узлов (навстречу стволами орудий, стрелами и др.).

120. Погрузкой автомобилей и других колесных машин на сцеп платформ называется такая погрузка, когда машины размещаются передними колесами на одной платформе, а задними на другой (рис. 22).

При совместной перевозке гусеничных и колесных машин применяется совмещенная по-

грузка — колесные машины устанавливаются над сцеплением платформ между гусеничными (рис. 23). Передний ведущий мост автомобиля, погруженного над сцеплением, должен быть выключен.

Над сцеплением платформ не разрешается устанавливать специальные автомобили, в кузовах которых смонтировано сложное, хрупкое и особо ценное оборудование (аппаратные машины радиостанций и радиолокаторов, автолаборатории и др.), а также автоцистерны, топливозаправщики и другие машины с емкостями, залитыми легковоспламеняющимися жидкостями или сжиженными газами.

Сцеп, как правило, должен состоять не более чем из семи одинаковых или разных по оности платформ.

Над сцеплением разных по оности платформ разрешается устанавливать машины весом брутто не более 9 *т*.

Разрешается устанавливать боевую технику со свесом за буферный брус платформы более чем на 400 *мм* при наличии рядом с загружаемой платформой другой платформы (груженой или порожней), которая может служить прикрытием свеса. Такая погрузка также относится к погрузке на сцеп.

В отдельных случаях сцепы могут формироваться из полувагонов.

Для предотвращения случайной расцепки сцепа на боковых бортах платформ или стенах полувагонов с обеих сторон мелом делаются надписи «Сцеп не разъединять», а рукоятки расцепных рычагов автосцепки закрепляются в

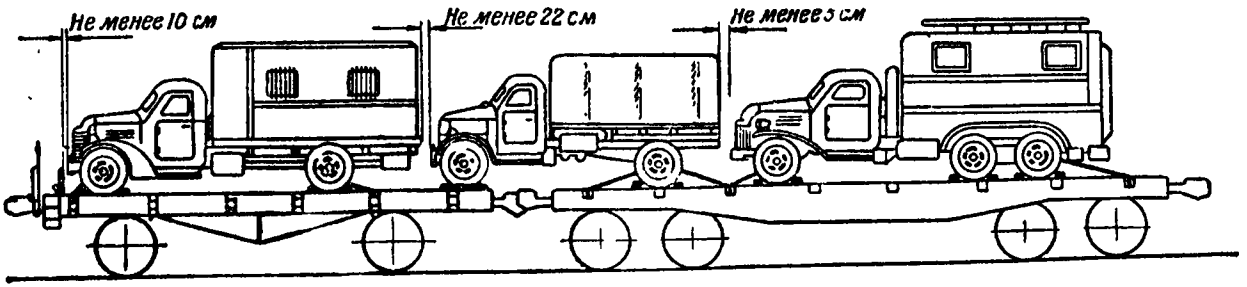


Рис. 22. Погрузка автомобилей на сцеп платформ (к ст. 120)

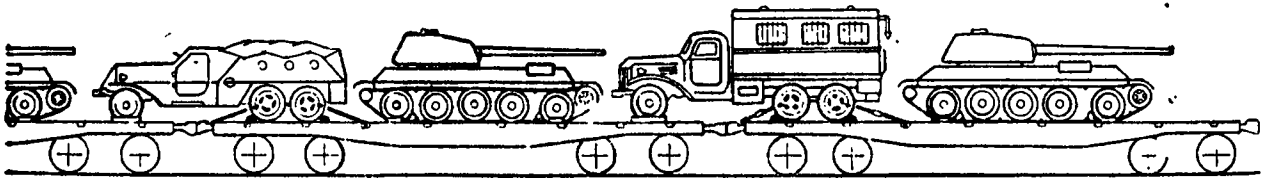


Рис. 23. Совмещенная погрузка гусеничных и колесных машин на сцеп платформ (к ст. 120)

гнездах кронштейнов мягкой проволокой в положении, исключающем расцепку.

121. Наклонно могут грузиться только порожние грузовые автомобили. Наклонная погрузка производится на отдельные платформы или сцепы, состоящие обычно не более чем из 5—6 платформ, своим ходом при помощи въездных трапов или кранами. Перед погрузкой тенты, потолочные дуги, съемные борта машин и сиденья автомобилей должны быть сняты и погружены отдельно. Первый автомобиль устанавливают горизонтально, остальные — наклонно (рис. 24). При погрузке на сцеп из 5—6 платформ для удобства выгрузки последний автомобиль устанавливается горизонтально.

Передние колеса наклонно погруженного автомобиля должны

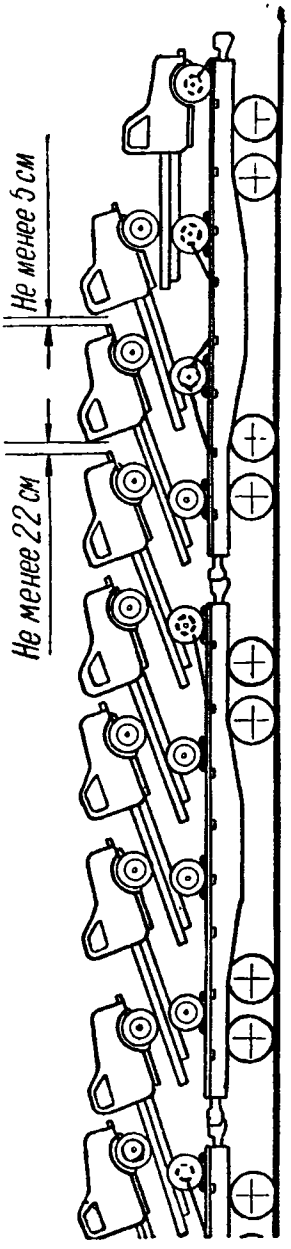


Рис. 24. Наклонная погрузка порожних грузовых автомобилей на сцеп платформ (к ст. 121)

размещаться над поперечными брусьями пола грузовой платформы впереди стоящего автомобиля. Если настил пола кузова автомобиля слабый, то под колеса подкладываются разгрузочные щитки из досок.

122. В отдельных случаях малогабаритные автомобили могут грузиться с размещением в кузовах грузовых автомобилей или плавающих машин (рис. 25). Погрузка грузовых автомобилей в два яруса в полувагоны возможна при наличии кранов на станциях погрузки и выгрузки.

123. Одним из способов уплотнения погрузки артиллерии является размещение орудий и их тягачей на разных платформах. При этом орудия могут размещаться на платформе в один ряд под углом к продольной оси платформ или в два ряда стволами в одну или разные стороны.

124. Боевая техника эшелона на платформах и в полувагонах закрепляется различными способами. Описание способов крепления боевой техники на гусеничном и колесном ходу и нормы расхода крепежных приспособлений и материалов приведены в приложении 20.

Крепление боевой техники производится экипажами машин (водителями, расчетами орудий) под наблюдением и руководством командиров подразделений.

В пути следования за состоянием крепления боевой техники должно вестись постоянное наблюдение.

125. По окончании погрузки боевой техники и имущества эшелона борта платформ должны

быть подняты и закреплены запорами. Те борта, которые нельзя поднять из-за выхода боевой техники за пределы пола платформы (например, из-за свеса гусениц танков), оставляются опущенными и увязываются в этом положе-

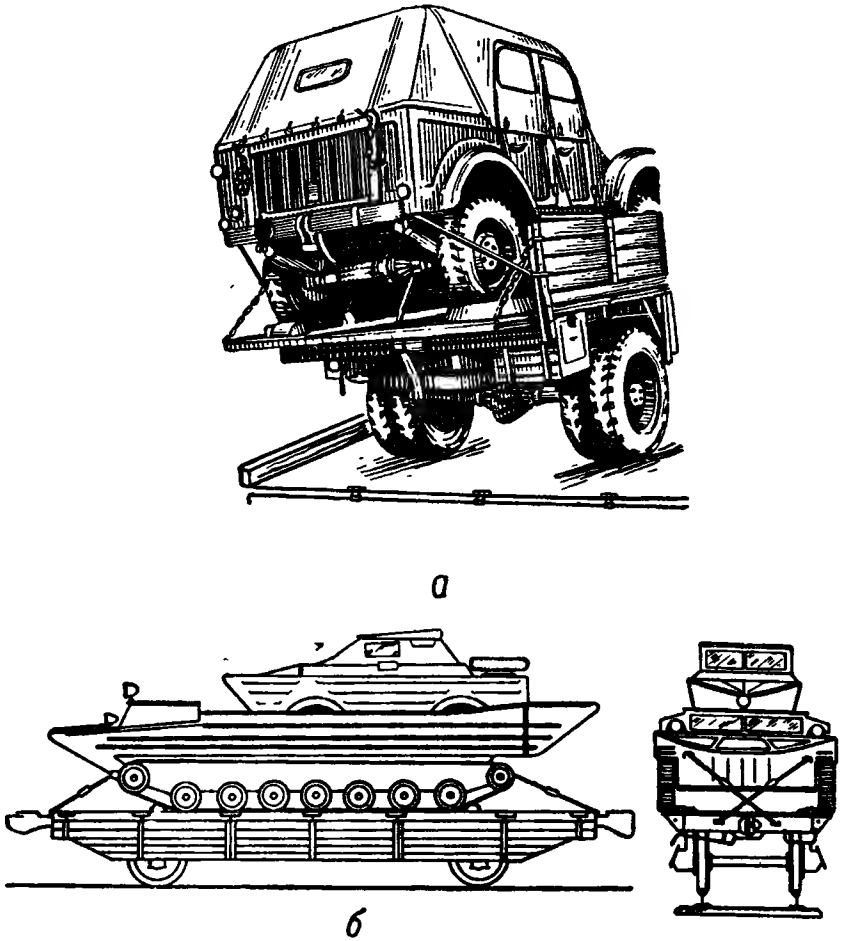


Рис. 25. Погрузка в два яруса:

а — автомобиль ГАЗ-69А размещен в кузове автомобиля ГАЗ-51;
б — малый плавающий автомобиль размещен в кузове гусеничного плавающего транспортера (к ст. 122)

нии проволокой (деревянные борта) или закрепляются кольцами за крючья на швеллерных брусьях платформ (металлические борта).

126. Размещение, оборудование дымоходами и крепление действующих кухонь эшелона в крытых вагонах показано на рис. 26. В четырехосном вагоне устанавливаются две кухни-

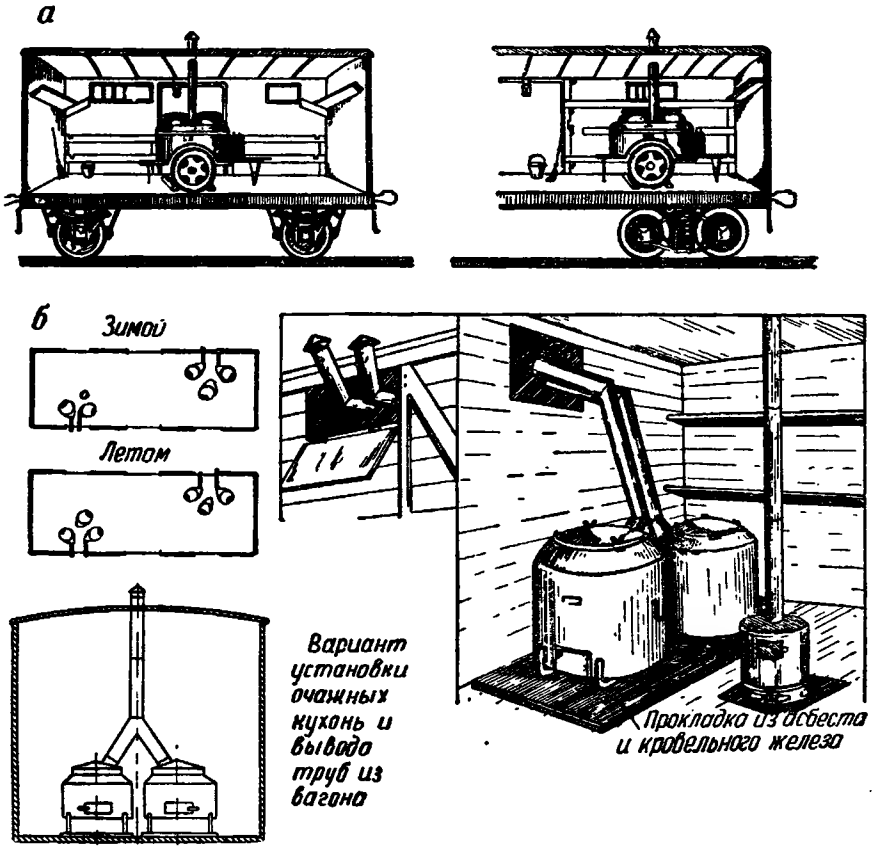


Рис. 26. Размещение и крепление действующих кухонь эшелона в крытых вагонах:

а — кухонь-автоприцепов; *б* — очажных кухонь (вариаиты)

(к ст. 126)

автоприцепа или 4—6 очажных кухонь, а в двухосном соответственно одна или две.

Установка кухонь в вагоне производится работниками железной дороги.

ПОГРУЗКА И ВЫГРУЗКА БОЕВОЙ ТЕХНИКИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЭШЕЛОНА ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

127. Погрузка (выгрузка) боевой техники эшелона на морские и речные суда производится: береговыми и плавучими кранами, судовыми стрелами, лебедками, своим ходом и тягачами (на палубы).

При погрузке необходимо соблюдать следующие основные правила:

— производить погрузку, как правило, во все люки одновременно;

— максимально использовать грузоподъемность, грузовместимость и полезную площадь палуб и судовых помещений;

— размещать на палубе боевую технику так, чтобы она не выходила за пределы габаритов судна;

— размещать тяжелые машины и орудия с учетом прочности палуб и днища (второго дна) судна;

— во всех случаях погрузку начинать с трюмов;

— размещать разрядные и опасные грузы эшелона отдельно в специально отведенных капитаном (шкипером) судна местах;

— следить, чтобы грузоподъемность кранов и стрел соответствовала весу отдельных единиц грузимой боевой техники;

— не допускать погрузки таких машин и орудий, вес которых превышает грузоподъемность судовых стрел или кранов, имеющихся в порту выгрузки;

— размещать боевую технику по возможности вдоль диаметральной плоскости судна и тщательно ее крепить.

128. Погрузка и выгрузка кранами и судовыми стрелами производятся работниками порта и командой судна. В помощь им для застропки боевой техники и установки ее на судне выделяются погрузочно-выгрузочные команды эшелона. До начала работ команды инструктируются.

Перед погрузкой или выгрузкой боевая техника устанавливается на указанном руководителем работ месте и готовится к застропке (глушатся двигатели, башни танков разворачиваются стволами пушек назад и т. д.). Для застропки используется погрузочно-выгрузочный инвентарь (ст. 94). В местах соприкосновения стропов с острыми краями боевой техники кладутся деревянные подкладки. Во время подъема и переноса машины (орудия) краном или стрелой два человека придерживают ее за оттяжку. Подъем, перенос и опускание машин и орудий должны производиться медленно, без рывков, с соблюдением мер безопасности. Варианты застропки боевой техники показаны на рис. 27.

129. Погрузка боевой техники своим ходом, лебедками и за тягачами может осуществляться только на низкобортные суда (баржи-площадки, десантные и другие).

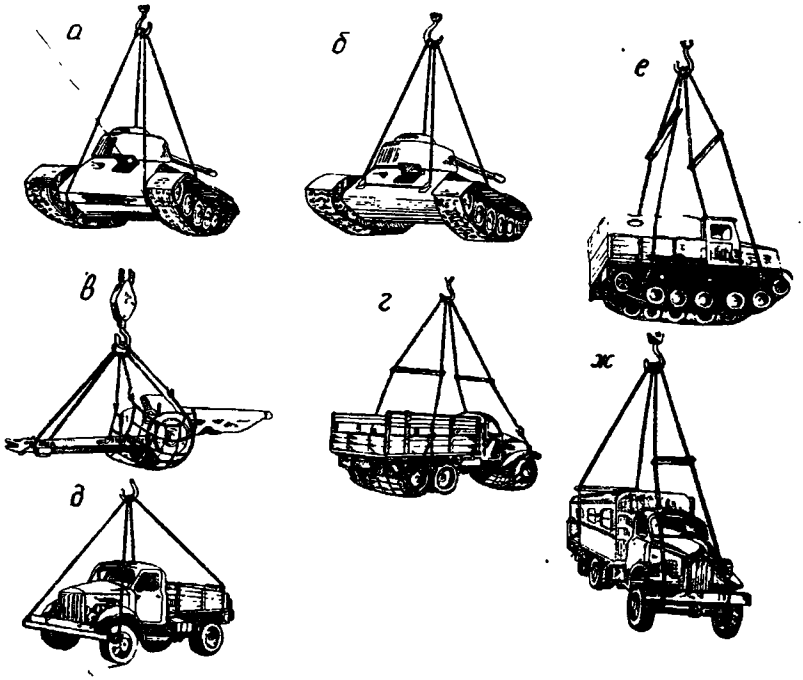


Рис. 27. Варианты застропки боевой техники при погрузке (выгрузке) ее на суда кранами или судовыми стрелами:

а и *б* — танка при помощи стропов; *в* — орудия при помощи сетки и стропа; *г* — автомобиля при помощи двух сеток; *д* — автомобиля при помощи стропов; *е* — артиллерийского тягача при помощи стропов; *ж* — специального автомобиля при помощи стропов (к ст. 128)

Во время погрузки и выгрузки своим ходом машины должны двигаться только по сигналам командира подразделения, без рывков, на низшей передаче; разворот машин на перегрузочных мостках воспрещается.

130. При рейдовой погрузке и выгрузке судов перегрузочной работой на берегу руководит ответственное лицо, в ведении которого находятся рейдовые плавсредства и погрузочно-

выгрузочные команды, а на рейде — капитан судна.

При погрузке и выгрузке на рейде суда, перевозящие воинские эшелоны, должны быть обеспечены необходимым погрузочно-выгрузочным инвентарем, а все рейдовые плавсредства — материалами для крепления (клинья, бревна, трос, увязочная проволока и др.) и спасательными средствами. Для оказания помощи рейдовым плавсредствам должен выделяться дежурный катер. До начала перегрузочных работ погрузочно-выгрузочные команды инструктируются о порядке погрузки и крепления боевой техники на рейдовых плавсредствах, а также о порядке выгрузки ее. Крепление каждой единицы боевой техники на рейдовых плавсредствах производится сразу же после погрузки.

Места перегрузочных работ в темное время суток должны иметь необходимое освещение.

Перегрузка боевой техники у судна, стоящего на рейде, должна производиться с подветренной стороны. На открытых рейдах при большой волне, создающей угрозу безопасности, перегрузочные работы прекращаются.

131. На речных судах при плавании по рекам закрепляется только боевая техника, установленная поперек продольной оси судна. На морских, а также на речных судах при плавании их по водохранилищам и озерам закрепляется вся боевая техника.

Крепление производится с помощью деревянных распорок, упорных брусков, подклинивающих гусеницы или колеса машин и орудий, а также с помощью проволочных, тросовых или

цепных растяжек, закрепляемых за рамы, кнехты, шпангоуты и бимсы судна.

Примерные нормы расхода материалов для крепления некоторых видов боевой техники на судах приведены в приложении 21.

132. Крепление боевой техники на судне производится экипажами машин (водителями, расчетами орудий) совместно с матросами под руководством капитана (шкипера) судна, его помощников и командиров перевозимых в эшелоне подразделений.

Во время перевозки судовая команда и командиры подразделений обязаны вести постоянное наблюдение за прочностью крепления боевой техники и имущества.

133. На одном судне с эшелоном разрешается перевозить принадлежащие ему:

— разрядные грузы в кузовах артиллерийских тягачей, бронетранспортерах, танках, самоходно-артиллерийских установках, в автоцистернах, специальных емкостях, а также в отдельных судовых помещениях и на палубах при условии соблюдения установленных правил их упаковки и укладки;

— горючее, смазочные материалы и другие опасные грузы в таре, автоцистернах, автозаправщиках и специальных емкостях.

Совместная перевозка на одном судне разрядных и опасных грузов, принадлежащих эшелону, допускается только при погрузке этих грузов в несмежные трюмы и с соблюдением особых правил перевозки их.

Глава 6

ПЕРЕГРУЗКА ВОИНСКОГО ЭШЕЛОНА

134. Перегрузка воинского эшелона из вагонов железных дорог СССР (ширина колеи 1524 *мм*) в вагоны железных дорог сопредельных стран (ширина колеи 1435 *мм*) и обратно, а также из вагонов на суда, с морских судов на речные суда и обратно представляет собой две последовательные по времени операции — выгрузку, а затем погрузку. Поэтому все положения, изложенные в главе 5 настоящего Наставления, относятся также и к перегрузке воинского эшелона.

135. Для перегрузки эшелонов используются специальные воинские и другие перегрузочные места и устройства.

Воинское перегрузочное место на железной дороге включает элементы погрузочно-выгрузочного места (ст. 81), а при необходимости и средства механизации (краны, автопогрузчики, транспортеры и др.).

Обеспечение воинского перегрузочного места погрузочно-выгрузочными приспособлениями производится железной дорогой.

136. Перегрузка воинского эшелона из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи может производиться следующими способами:

— через островную, торцовую, комбинированную платформу или площадку;

— через боковую платформу или площадку на совмещенном пути колеи 1524 и 1435 *мм*;

— непосредственно из вагонов в вагоны (на сближенных путях);

— на смежных путях разной колеи при помощи кранов;

— на двух платформах (площадках), расположенных в разных местах станции или на разных станциях, путем выгрузки на одной платформе (площадке), перехода и последующей погрузки на другой платформе (площадке).

Некоторый специальный подвижной состав может переставляться на колесные пары или тележки другой колеи.

137. О подходе поездов с воинскими эшелонами под перегрузку и подсылке порожних составов на станции перегрузки по линии органов военных сообщений и железных дорог сопредельных стран организуется необходимая информация установленным порядком.

Порожний подвижной состав формируется в соответствии со схемой идущего под перегрузку поезда с эшелоном и должен быть подан на место перегрузки заблаговременно, до прибытия эшелона.

Ввиду большой разнотипности подвижного состава колеи 1435 *мм* нормы погрузки и порядок размещения боевой техники и имущества на нем уточняются военным комендантом совмест-

но с начальником эшелона по прибытии поезда с эшелоном на станцию перегрузки; на основании этого составляется план погрузки эшелона (приложение 8). При необходимости порожний состав частично переформировывается.

138. Крытые вагоны колеи 1435 *мм* для перевозки людей могут оборудоваться как по типу вагонов железных дорог СССР, так и другими способами. Обеспечение вагонов съемным воинским оборудованием производится железной дорогой той страны, которой эти вагоны принадлежат.

Порядок приема и сдачи съемного воинского оборудования вагонов колеи 1435 *мм* такой же, как и на железных дорогах СССР.

При следовании эшелона после перегрузки на расстояние до 500 *км* вместо специально оборудованных людских вагонов могут выделяться пассажирские вагоны местного сообщения или крытые вагоны со скамьями для сидения.

139. Погруженная на подвижной состав колеи 1435 *мм* боевая техника не должна выходить за очертания установленного габарита вагонов железных дорог стран, в пределах которых будет совершаться перевозка (см. рис. 20).

140. Крепление боевой техники и имущества на подвижном составе колеи 1435 *мм* производится такими же способами, как и на подвижном составе железных дорог СССР.

Крепежные материалы (за исключением пришедших в негодность), освобождающиеся после выгрузки из вагонов одной колеи, используются повторно при погрузке в вагоны другой колеи.

141. По прибытии поезда с эшелоном на станцию перегрузки начальник эшелона обязан:

— получить от военного коменданта станции указания по перегрузке и совместно с ним составить план погрузки; выяснить, что необходимо сделать по оформлению перевозочных документов;

— уточнить район ожидания для личного состава, не участвующего в перегрузке;

— дать указания командирам подразделений о порядке размещения и крепления боевой техники на подвижном составе;

— до начала перегрузки принять съемное воинское оборудование вагонов, предоставляемых для погрузки, а в ходе перегрузки сдать оборудование освобождаемых эшелоном вагонов;

— организовать четкую работу погрузочно-выгрузочных команд эшелона.

142. В случаях задержки подачи порожнего состава под перегрузку или при нарушениях в движении поездов воинский эшелон выгружается и выводится в район ожидания.

Указания о дальнейших действиях эшелона (ожидание погрузки или следование маршем в другой район) начальник эшелона получает от военного коменданта.

143. Воинские эшелоны, в составе которых перевозятся партии боевой техники с сопровождающими, перегружаются силами и средствами перевалочных баз Министерства обороны.

В отдельных случаях рабочая сила и механизмы перевалочных баз могут выделяться

также и для ускорения перегрузки других эшелонов.

144. Перегрузка воинского эшелона с морского или речного судна на железнодорожный подвижной состав или обратно может производиться:

— непосредственно в порту при наличии в нем железнодорожных подъездных путей по вариантам: судно — вагоны (вагоны — судно) или судно — причал — вагоны (вагоны — причал — судно);

— путем выгрузки с судна (вагонов) и перехода на станцию (в порт) для погрузки в вагоны (судно).

145. Организация перегрузки воинского эшелона в порту из железнодорожного подвижного состава на судно или обратно возлагается на военного коменданта порта.

146. Перегрузка воинского эшелона с морского на речное судно или обратно может производиться:

— непосредственно из морского (речного) на речное (морское) судно как в порту, так и на рейде;

— по варианту судно — причал — судно путем выгрузки эшелона с морского (речного) судна на причал и последующей погрузки эшелона на речное (морское) судно на этом же причале;

— последовательно путем выгрузки эшелона в морском (речном) порту и перехода его в речной (морской) порт для погрузки;

— с помощью рейдовых плавсредств.

Глава 7

БОЕВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОИНСКОГО ЭШЕЛОНА

147. Боевое обеспечение воинского эшелона имеет целью не допустить внезапного нападения воздушного и наземного противника и дать возможность эшелону прибыть в назначенный район своевременно и без потерь.

Боевое обеспечение эшелона включает: наблюдение, непосредственное охранение, защиту от оружия массового поражения, противовоздушную оборону и маскировку. Важнейшими являются мероприятия по защите личного состава от оружия массового поражения.

148. За организацию боевого обеспечения отвечает начальник эшелона. Ссуществляется оно силами и средствами перевозимых подразделений.

В районах ожидания, сбора и при передвижениях в районах погрузки и выгрузки боевое обеспечение организуется так же, как при расположении войск на месте и на марше, в соответствии с требованиями уставов Советской Армии.

При переходе морем в составе конвоя боевое обеспечение эшелона организуется по указанию командира конвоя.

149. Штаб воинской части перед выходом подразделений на погрузку сообщает начальнику эшелона данные о воздушной, радиационной, химической и санитарно-эпидемиологической обстановке в районе погрузки. В пути следования эти данные начальник эшелона получает от военных комендантов и должностных лиц транспорта.

150. Наблюдение и непосредственное охранение эшелона в пути следования обеспечиваются:

— наблюдательными постами;

— дежурными расчетами зенитных средств;

— караулом по охране боевой техники и имущества эшелона и дозорами, которые могут при необходимости назначаться в состав караула;

— дежурным подразделением.

Для разведки зараженных участков в пути следования из личного состава эшелона могут назначаться химические разведывательные дозоры.

151. При перевозке по железной дороге для наблюдения за воздухом, местностью, состоянием пути и сигналами в эшелоне, как правило, назначаются головной, хвостовой и промежуточный наблюдательные посты.

В состав головного наблюдательного поста входит наблюдатель и химик-разведчик, который обеспечивается необходимыми приборами радиационной, химической и бактериологической разведки. Наблюдатель головного поста

размещается, как правило, на локомотиве, а химик-разведчик — на тормозной площадке вагона в головной части поезда. Хвостовой и промежуточный посты имеют обычно по одному наблюдателю.

При перевозке воинского эшелона водным транспортом количество наблюдательных постов, их место на судне и задачи определяются начальником эшелона совместно с капитаном судна в зависимости от обстановки и условий наблюдения.

Наблюдатели и часовые у боевой техники обеспечиваются защитными очками и биноклями.

Смена наблюдателей производится дежурным по эшелону или его помощником одновременно со сменой часовых на постах.

152. Начальник эшелона должен иметь телефонную связь с наблюдательными постами, начальником караула, командиром дежурного подразделения и командирами зенитных огневых средств. Эта связь организуется силами и средствами эшелона. Использование радиосвязи в эшелоне в пути следования запрещается.

153. Оповещение личного состава эшелона об опасности атомного нападения, о химическом нападении, радиоактивном заражении и применении противником бактериальных средств производится с помощью сигналов, установленных в войсках, а также сигналов тревог, применяемых на транспорте.

Перечень сигналов тревог, применяемых на железнодорожном транспорте, значение и способы подачи этих сигналов приведены в прило-

жении 22. Сигналы тревог и способы подачи их на морском и речном транспорте устанавливаются особыми положениями.

Значение сигналов, способы подачи и порядок действий по ним объявляются личному составу эшелона заблаговременно, до выхода подразделений на погрузку.

154. Сигнал оповещения о воздушном противнике, подаваемый на станциях или в портах погрузки и выгрузки, является одновременно сигналом оповещения об опасности атомного нападения.

По этому сигналу погрузка или выгрузка боевой техники и имущества прекращается и принимаются меры по рассредоточению и укрытию личного состава и боевой техники эшелона, находящейся на погрузочно-выгрузочном месте.

155. Если сигнал оповещения о воздушном противнике подается в момент, когда эшелон уже закончил погрузку или еще не начал выгрузку, а также когда он находится на станции или в порту по пути следования, то поезд с эшелоном выводится со станции, а судно отводится от причала.

При невозможности сделать это личный состав высаживается и выводится в укрытия; для охраны боевой техники и имущества эшелона оставляется караул.

156. Во время движения поезда или судна с эшелоном при появлении воздушного противника первый заметивший его наблюдатель или часовой немедленно докладывает по телефону или сигнализирует об этом наблюдателю голов-

ного поста для подачи сигнала оповещения о воздушном противнике свистком (тифоном) локомотива или звонками громкого боя на судне.

По этому сигналу поезд или судно продолжает движение, все огневые средства, выделенные для отражения воздушного противника, приводятся в готовность к немедленному открытию огня; двери, окна (иллюминаторы) и люки вагонов или судовых помещений закрываются, средства индивидуальной противохимической защиты переводятся в положение «наготове».

Сигнал оповещения об опасности атомного нападения, установленный в войсках, во время движения поезда или судна с эшелоном не подается.

157. Сигнал оповещения о химическом нападении подается при радиоактивном заражении, при обнаружении применения противником отравляющих веществ и бактериальных средств, а также при подходе поезда к участку или объекту, огражденному указателями «Заражено».

По этому сигналу личный состав надевает противогазы, средства защиты кожи и действует по указанию начальника эшелона.

158. В тех случаях, когда в ходе погрузки обнаружено радиоактивное заражение эшелона, подвижного состава или судна и погрузочно-выгрузочного места сверх допустимых норм, а также при нападении противника на станцию или порт погрузки с применением отравляющих

веществ или бактериальных средств погрузка эшелона временно прекращается. Производится радиационная, химическая и бактериологическая разведка; на основании данных разведки определяется возможность продолжения погрузки эшелона и объем работ по дезактивации, дегазации или дезинфекции.

При невозможности замены зараженного подвижного состава или судна и переноса погрузки на другое погрузочно-выгрузочное место проводятся дезактивация, дегазация или дезинфекция подвижного состава или судна, погрузочно-выгрузочного места и подходов к нему силами и средствами эшелона с использованием средств, имеющихся на станции или в порту.

Полная санитарная обработка личного состава, дезактивация, дегазация или дезинфекция боевой техники и имущества эшелона в этом случае проводятся на пунктах специальной обработки, которые развертываются войсками в районах погрузки.

Приказ командования о временном прекращении или изменении места и сроков погрузки, а также о дальнейших действиях передается начальнику эшелона через военного коменданта. Последний обязан также немедленно поставить об этом в известность начальника станции (порта) или начальника отделения железной дороги (начальника службы эксплуатации пароходства).

159. Зараженные радиоактивными, отравляющими веществами или бактериальными средствами участки пути на железных дорогах и внутренних водных путях ограждаются специ-

альными указателями «Заражено» в соответствии с особыми инструкциями.

О наличии по пути движения эшелона зараженных участков и порядке их проследования начальник эшелона информируется военными комендантами и начальниками станций или портов.

Движение поезда или судна по зараженному радиоактивными веществами участку разрешается, если доза облучения личного состава за время пребывания эшелона на этом участке не превысит допустимых норм, установленных командованием.

До подхода поезда или судна с эшелоном к зараженному участку (перегону) проводятся следующие мероприятия:

— двери, окна (иллюминаторы) и люки людских и пассажирских вагонов или судовых помещений плотно закрываются, щели и неплотности заделываются подручными средствами (ветошью, бумагой и др.);

— приготовление пищи в кухнях эшелона прекращается, запасы питьевой воды, продукты питания и кухни тщательно укрываются;

— боевая техника по возможности укрывается табельными и подручными средствами;

— индивидуальные средства противохимической защиты приводятся в положение «наготове».

На время следования поезда с эшелоном по зараженному участку экипажи танков и других крытых бронированных машин по указанию начальника эшелона могут размещаться в машинах.

При подходе к зараженному участку подается сигнал оповещения о химическом нападении, личный состав надевает противогазы, а при необходимости и средства защиты кожи; в вагонах личный состав размещается по возможности на средних и верхних полках.

По зараженному участку поезд или судно должны следовать без остановок с установленной скоростью.

160. При следовании поезда или судна с эшелоном по участку, зараженному радиоактивными веществами, производится контроль облучения личного состава, а по преодолении этого участка — контроль степени заражения личного состава, вагонов или судовых помещений, боевой техники и имущества эшелона.

О полученной личным составом дозе облучения начальник эшелона делает записи в маршрутном листе эшелона.

161. После прохождения поездом или судном с эшелоном зараженного участка во всех случаях немедленно производится частичная санитарная обработка личного состава, частичная дезактивация, дегазация или дезинфекция людских вагонов или судовых помещений, личного оружия, обмундирования, обуви и снаряжения. Эти работы проводятся без специальной задержки поезда или судна (во время движения и стоянок по расписанию).

Полная санитарная обработка личного состава, полная дезактивация, дегазация или дезинфекция боевой техники и имущества эшелона производятся в этом случае, как правило, си-

лами и средствами войск на пунктах специальной обработки, которые развертываются в районе выгрузки.

162. Если воинский эшелон во время выгрузки подвергся радиоактивному заражению или нападению противника с применением отравляющих веществ или бактериальных средств, то выгрузка его, как правило, не прекращается, а максимально ускоряется. Подразделения эшелона по мере выгрузки без задержки выводятся в район сбора или на пункт специальной обработки, развертываемый войсками в районе выгрузки, где проводят соответственно частичную или полную санитарную обработку личного состава, дезактивацию, дегазацию или дезинфекцию боевой техники и имущества.

163. При обнаружении заболеваний среди личного состава эшелона, вызванных бактериальными средствами, порядок дальнейшего следования эшелона определяется в соответствии со ст. 190 и 191.

164. Зенитное артиллерийское прикрытие эшелона осуществляется штатными или приданными зенитными артиллерийскими средствами, которые обслуживаются дежурными расчетами. При этом зенитные средства в поезде размещаются так, чтобы для них были обеспечены наибольшие секторы обстрела (ст. 29). На судне зенитные средства устанавливаются на специально подготовленных для этой цели местах.

Зенитные средства эшелона должны быть приспособлены для отражения и наземного противника.

165. Для прикрытия воинских эшелонов, которые не имеют штатных или приданных зенитных средств, органами военных сообщений могут выделяться подвижные подразделения ПВО воинских поездов или судов. Командиры этих подразделений во время сопровождения эшелонов подчиняются начальникам эшелонов.

166. При подходе поезда к туннелям, мостам с ездой понизу и другим искусственным сооружениям, а также при встрече с поездами, идущими по соседнему пути, необходимо орудия (зенитно-пулеметные установки), предназначенные для ведения огня на ходу поезда, приводить в такое положение, чтобы они не выходили за пределы очертания погрузки или габарита вагонов (см. рис. 20).

На электрифицированных участках нельзя приводить в боевое положение средства зенитного прикрытия, если они могут приблизиться ближе чем на 2 *м* к контактному проводу или другим частям контактной сети, находящимся под напряжением.

167. Подразделения эшелона в районе погрузки, выгрузки и в пути следования выполняют общие мероприятия по маскировке с использованием подручных и табельных средств.

Способы маскировки перевозимой боевой техники определяются старшим начальником.

К маскировке отдельных единиц боевой техники, перевозимой по железной дороге, предъявляются следующие требования:

— маскировочное покрытие не должно выступать за пределы очертания погрузки или габарита вагонов (см. рис. 20);

— брезенты, щиты, маски следует надежно закреплять, чтобы во время движения поезда их не сорвало ветром;

— маскировочное покрытие должно быть огнестойким и не воспламеняться от искр паровоза.

В пути следования за состоянием маскировки ведется постоянное наблюдение.

Глава 8

МАТЕРИАЛЬНОЕ И МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОИНСКОГО ЭШЕЛОНА

168. Материальное обеспечение воинского эшелона включает обеспечение личного состава горячей пищей, продовольствием, водой, в том числе и кипятком, а также снабжение вагонов или судовых помещений топливом и материалами для освещения.

Медицинское обеспечение воинского эшелона заключается в оказании необходимой медицинской помощи раненым и больным, в осуществлении контроля за санитарным состоянием эшелона и питанием личного состава, а также в проведении профилактических и противоэпидемических мероприятий.

169. В пути следования все указания о порядке материального и медицинского обеспечения, сведения о местонахождении военно-продовольственных, изоляционно-пропускных, санитарно-пропускных пунктов, банно-прачечно-дезинфекционных, банно-дезинфекционных поездов и пунктов набора воды, кипятка, получения топлива, свечей, а также указания о времени прибытия и продолжительности стоянок поездов или судов на станциях или в портах, где распо-

ложены эти пункты, начальники эшелонов получают от военных комендантов.

170. Заявки на все виды материального и медицинского обеспечения начальник эшелона подает через военных комендантов в письменной форме (приложение 10) с расчетом получения их в пунктах обеспечения не позднее чем за 6 часов до прибытия эшелона.

Военный комендант, получив заявку, проверяет ее правильность и передает заявку телефонограммой или телеграммой на станцию или в порт, где должно производиться обеспечение эшелона, в адрес военного коменданта и начальника военно-продовольственного пункта (продовольственного склада, изоляционно-пропускного, санитарно-пропускного пункта).

МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

171. Довольствие личного состава воинских эшелонов горячей пищей в пути следования производится, как правило, из действующих кухонь эшелона или судовых кухонь (камбузов), а в тех случаях, когда их в эшелоне нет, — на военно-продовольственных пунктах.

Снабжение эшелонов продовольствием производится военно-продовольственными пунктами или окружными (фронтовыми, флотскими) продовольственными складами.

172. При довольствии из действующих кухонь эшелона горячая пища личному составу готовится по единой раскладке и должна выдаваться не менее двух раз в сутки, а на военно-продовольственных пунктах — не менее одного

раза в сутки. Остальное положенное по норме довольствие личному составу выдается сухим пайком.

Раздача горячей пищи из кухонь эшелона и выдача сухого пайка личному составу эшелона производятся во время стоянки поезда по расписанию. В первую очередь обеспечивается личный состав, находящийся в суточном наряде и в наиболее отдаленных от вагона-кухни людских вагонах.

173. Перед погрузкой воинский эшелон обеспечивается продовольствием по действующим нормам на весь путь следования и, кроме того, выгрузочным запасом из расчета на трое суток. Воинский эшелон с призывниками или увольняемыми выгрузочным запасом не обеспечивается.

Если эшелон не может быть полностью обеспечен в пункте отправления некоторыми продуктами (хлеб, мясо, рыба) на весь путь следования, то он обеспечивается ими в пути на военно-продовольственных пунктах (складах) по заявкам начальника эшелона.

174. Вагоны или судовые помещения с действующими кухнями, а также предназначенные для перевозки продовольствия и занятые людьми, перевозимой воинской частью обеспечиваются необходимым инвентарем, посудой и имуществом по своему усмотрению, но не менее, чем по нормам, приведенным в приложениях 11—13.

175. Горячая пища эшелонам отпускается военно-продовольственными пунктами по аттестатам на продовольствие с обязательной заменой их.

Продовольствие с военно-продовольственных пунктов (складов) отпускается эшелонам, в которых следуют воинские части или их подразделения, по чековым требованиям, эшелонам с командами — по накладным с обязательной записью в путевой карточке-отчете, что и в каком количестве выдано, и заменой аттестата на продовольствие. Записи в путевой карточке-отчете и аттестат на продовольствие заверяются начальником военно-продовольственного пункта (склада) подписью и гербовой печатью.

176. К прибытию эшелона в пункт обеспечения начальник военно-продовольственного пункта (склада) обязан выслать к эшелону своего представителя, чтобы ознакомить начальника эшелона с порядком отпуска горячей пищи и продовольствия.

Выдача эшелонам горячей пищи военно-продовольственными пунктами может производиться следующими способами:

— в столовых военно-продовольственных пунктов;

— из кухонь военно-продовольственных пунктов в посуду эшелона;

— доставкой к эшелонам в термосах военно-продовольственного пункта.

Продовольствие для эшелонов доставляется к месту их стоянки военно-продовольственными пунктами (складами).

177. При питании в столовых военно-продовольственных пунктов личный состав эшелона обеспечивается посудой индивидуального пользования (мисками, ложками, кружками). Ли-

цам суточного наряда пища доставляется в посуде эшелона.

При порче или утрате посуды и инвентаря военно-продовольственного пункта личным составом эшелона начальник военно-продовольственного пункта записывает в путевую карточку-отчет и в аттестат на продовольствие эшелона количество и стоимость испорченной или утраченной посуды и инвентаря, а также совместно с заместителем начальника эшелона по снабжению составляет акт и представляет его по команде для взыскания с виновных установленным в Советской Армии порядком стоимости испорченного или утраченного имущества.

178. Начальник эшелона не имеет права отказываться от заказанной им горячей пищи или продовольствия, кроме случаев их явной недоброкачественности или письменной отмены ранее поданной заявки. Отмена заявки может быть произведена через военного коменданта не позднее чем за 6 часов до прибытия эшелона в пункт получения горячей пищи или продовольствия.

О недоброкачественности горячей пищи или продовольствия врачом военно-продовольственного пункта (склада), начальником и врачом (фельдшером) эшелона составляется акт, который начальник военно-продовольственного пункта (склада) представляет со своим рапортом начальнику отдела продовольственного снабжения военного округа (фронта, флота) и военному коменданту.

При незаконном отказе начальника эшелона от приготовленной по его заявке доброкачественной пищи начальник военно-продовольствен-

ного пункта совместно с начальником эшелона составляет акт и доносит об этом начальнику отдела продовольственного снабжения военного округа (фронта, флота) и военному коменданту.

179. Снабжение эшелона холодной водой и кипятком производится на станциях, где предусмотрена стоянка поезда не менее 15 минут и имеются водоразборные устройства и кипятильники. Запрещается набирать воду для питья из тендеров паровозов и открытых водоемов.

В вагонах, занятых людьми, должен всегда быть запас воды для питья в бачках, флягах или оцинкованных ведрах. Пожарные ведра в вагонах могут использоваться только по своему прямому назначению и должны быть всегда заполнены водой.

При следовании эшелона на судне обеспечение водой и кипятком производится из емкостей и кипятильников, имеющихся на судне, порядком, согласованным с капитаном судна.

180. Топливо для отопления людских вагонов (уголь или дрова) и приготовления пищи в кухнях эшелона, а также свечи для освещения вагонов отпускаются железной дорогой эшелона по письменным требованиям военных комендантов на основании заявок начальников эшелонов и доставляются к месту стоянки поезда с эшелоном работниками станции, а разносятся по вагонам истопниками или выделенными для этого лицами по указанию дежурного по эшелону. Нормы снабжения вагонов топливом и свечами приведены в приложении 23.

Если судовые помещения отапливаются временными печами, а горячая пища для личного состава эшелона готовится на судах в походных кухнях, то в этих случаях топливо выдается эшелону в портах порядком и по нормам, предусмотренным на железной дороге.

МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

181. Медицинское обеспечение воинского эшелона возлагается:

— на врача (фельдшера) эшелона;

— на учреждения врачебно-санитарной службы на железнодорожном транспорте;

— на военные и гражданские лечебно-санитарные учреждения, расположенные в районах станций или портов.

При необходимости по заявке начальника эшелона военный комендант вызывает к эшелону врачей из местных военных или гражданских лечебно-санитарных учреждений.

182. Перед перевозкой в части производится помывка личного состава подразделений в бане со сменой белья и медицинский осмотр; при необходимости делаются предохранительные прививки, а также проводятся другие противоэпидемические мероприятия.

О санитарном состоянии личного состава эшелона и проведенных перед перевозкой санитарных и противоэпидемических мероприятиях старший врач части делает соответствующие записи в маршрутном листе эшелона (приложение 6).

183. Вагон-изолятор включается в состав поезда с эшелоном при продолжительности перевозки более трех суток и при наличии в нем не менее 20 людских вагонов (в двухосном исчислении).

Каюта-изолятор и лазарет на судне с эшелоном выделяются при продолжительности перевозки более трех суток. Количество коек в них определяется из расчета 0,5% от количества перевозимого личного состава.

При перевозках в условиях применения противником бактериальных средств вагон-изолятор или каюта-изолятор выделяется независимо от продолжительности перевозки и количества личного состава.

184. Через 7—8 суток нахождения в пути личный состав эшелона подвергается санитарной обработке (мытье в бане со сменой белья). Для этого используются станционные или портовые изоляционно-пропускные и санитарно-пропускные пункты, банно-прачечно-дезинфекционные и банно-дезинфекционные поезда, гарнизонные или другие бани, а также имеющиеся на судах душевые. При этом, если необходимо, вагоны или судовые помещения дезинфицируются, а обмундирование личного состава подвергается дезинсекции или дезинфекции.

О необходимости санитарной обработки личного состава начальник эшелона подает письменную заявку (приложение 10) через военного коменданта или судовую радиостанцию.

При заражении воинского эшелона в пути следования радиоактивными и отравляющими веществами или бактериальными средствами

санитарная обработка личного состава производится порядком, изложенным в ст. 161.

О проведенной санитарной обработке в маршрутном листе эшелона военный комендант делает соответствующую запись.

185. Больные, которые по заключению врача (фельдшера) не могут следовать дальше, с разрешения начальника эшелона направляются с сопровождающим в ближайшее военное или гражданское лечебное учреждение. Сопровождающий сдает больного, его личные вещи и документы (направление в лечебное учреждение, вещевой, денежный и продовольственный аттестаты). После этого сопровождающий возвращается в эшелон; если эшелон убыл, то он направляется указанным в ст. 200 порядком.

О снятии больного с эшелона военный комендант делает отметку в маршрутном листе эшелона.

186. При обнаружении в эшелоне инфекционного больного его помещают в вагон или каюту-изолятор. Люди, находившиеся в одном вагоне или судовом помещении с этим больным, подвергаются карантину в этом же вагоне или судовом помещении.

Если в поезде нет вагона-изолятора, больной остается в том же вагоне, а ехавшие вместе с больным перемещаются в освобождаемый для них отдельный вагон; личный состав из освобождаемого вагона размещается в других людских вагонах эшелона за счет уплотнения. Если инфекционный больной передан в лечебное учреждение, вагон, в котором он следовал, заме-

няется на ближайшей участковой станции другим оборудованным вагоном.

187. В случае смерти кого-либо в эшелоне тело умершего передается в ближайший военный госпиталь или в гражданскую больницу для определения причин смерти и для погребения. При невозможности захода судна в порт при морских перевозках умершего хоронят по морскому обычаю.

Вместе с телом умершего передаются по описи, составленной в двух экземплярах, его личные вещи, письма, деньги для отправления семье умершего. При похоронах по морскому обычаю личные вещи умершего направляются его семье через военного коменданта.

Личные вещи умерших от заразных заболеваний должны, как правило, сжигаться с составлением об этом акта.

188. О каждом случае инфекционного заболевания или смерти кого-либо из состава эшелона начальник эшелона обязан доложить ближайшему военному коменданту как о чрезвычайном происшествии с указанием воинского звания, фамилии, имени, отчества больного или умершего и куда сдан больной или тело умершего.

О случаях инфекционных заболеваний среди личного состава воинских эшелонов военные коменданты ставят в известность органы санитарного контроля на транспорте для принятия соответствующих противоэпидемических мер.

189. Санитарно-эпидемиологический контроль на маршрутах перевозки войск возлагается на санитарно-эпидемиологические органы Мини-

стерства обороны, Министерства путей сообщения и министерств здравоохранения союзных республик.

Требования санитарно-эпидемиологических органов, направленные на предотвращение распространения инфекционных заболеваний, являются обязательными для исполнения начальниками эшелонов. О результатах санитарного обследования эшелона и о мерах, которые должны быть приняты эшелоном, представитель санитарно-эпидемиологического органа или представитель военно-медицинской службы военного округа (фронта, флота) совместно с военным комендантом производят соответствующие записи в маршрутном листе эшелона.

190 В случае обнаружения в воинском эшелоне двух процентов заболевших однородными или пяти процентов заболевших разнородными инфекционными заболеваниями, а также при обнаружении хотя бы одного случая чумы, холеры или оспы воинский эшелон по указанию командования военного округа (фронта, флота) выгружается и направляется в обсервационный пункт.

При выявлении хотя бы одного случая заболевания или подозрения на заболевание сыпным тифом поступают порядком, указанным в ст. 186. Кроме того, личный состав вагона, в котором обнаружен больной, на ближайшей узловой станции подвергается полной санитарной обработке, а вагон либо заменяется другим, либо делается его дезобработка.

191. При одиночных инфекционных заболеваниях (кроме заболеваний чумой, холерой, ос-

пой) в воинском эшелоне в пути следования проводятся следующие мероприятия:

— усиленное медицинское наблюдение за личным составом и своевременное выявление инфекционных больных, направление их в вагон-изолятор или каюту-изолятор с последующей эвакуацией при необходимости в соответствующие лечебные учреждения;

— применение антибиотиков, а при установлении вида возбудителя — проведение профилактических прививок;

— строгое ограничение общения личного состава с лицами, не входящими в состав эшелона;

— прием поезда с эшелоном на специально отведенные (обсервационные) пути, а судна — на специальный причал;

— сокращение стоянок поезда или судна с эшелоном и ограничение выхода личного состава из вагонов или судовых помещений;

— раздача пищи и набор воды на малых станциях.

Глава 9

ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ОРГАНОВ ВОЕННЫХ (ВОЕННО-МОРСКИХ) СООБЩЕНИЙ И ТРАНСПОРТА

192. К должностным лицам линейных органов военных и военно-морских сообщений, которые отвечают за организацию перевозок войск железнодорожным и водным транспортом и контролируют выполнение этих перевозок, относятся: начальники передвижения войск на железных дорогах (З)[1], начальники передвижения войск на водных бассейнах (З вод), начальники военно-транспортной службы бассейнов (З мор), военные коменданты железнодорожных участков и станций (ЗКУ, ЗК), военные коменданты водных участков и портов (ЗКУ вод), военно-морские коменданты водных районов и портов (ЗК мор).

Все должностные лица органов военных и военно-морских сообщений являются представителями Министерства обороны СССР, полно-

[1] В скобках приведены условные телеграфные наименования должностных лиц органов военных и военно-морских сообщений.

мочными разрешать с военным командованием и органами транспорта в пределах своей деятельности все вопросы, касающиеся воинских перевозок.

193. К должностным лицам железнодорожного, морского и речного транспорта, которые отвечают за обеспечение выполнения воинских перевозок, относятся: начальники железных дорог, морских и речных пароходств, начальники отделений железных дорог, начальники служб эксплуатации (движения) пароходств, начальники станций и портов (морских и речных) и капитаны (шкиперы) судов.

194. Должностными лицами органов военных и военно-морских сообщений, непосредственно организующими и контролирующими воинские перевозки, являются военные коменданты железнодорожных участков и станций, водных участков и портов и военно-морские коменданты водных районов и портов.

Должностными лицами органов транспорта, непосредственно обеспечивающими выполнение этих перевозок, являются начальники отделений железных дорог, начальники службы эксплуатации (движения) морских и речных пароходств, начальники станций и портов (морских и речных), капитаны (шкиперы) судов.

ВОЕННЫЙ (ВОЕННО-МОРСКОЙ) КОМЕНДАНТ

195. Военный комендант железнодорожного участка и станции подчиняется начальнику передвижения войск на железной дороге, военный комендант водного участка и порта — началь-

нику передвижения войск на водном бассейне, военно-морской комендант водного района и порта — начальнику военно-транспортной службы бассейна.

196. В пределах своего участка, района, станции или порта военный комендант [1] в соответствии с Уставом гарнизонной и караульной служб Вооруженных Сил Союза ССР выполняет обязанности коменданта гарнизона.

Военный комендант должен постоянно следить за соблюдением воинской дисциплины и соблюдением установленной формы одежды проезжающими военнослужащими.

197. По обеспечению погрузки воинских эшелонов военный комендант обязан:

— следить за постоянной готовностью к погрузке эшелонов воинских погрузочно-выгрузочных мест;

— проверять и уточнять совместно с командирами перевозимых частей и начальниками эшелонов расчеты на эшелоны и готовность эшелонов к погрузке;

— инструктировать начальников эшелонов о порядке и правилах перевозки, обращая особое внимание на организацию быстрой и правильной погрузки, крепление боевой техники, рациональное использование подвижного состава или судов, выделяемых для перевозки эшелона, обеспечение материалами для крепления,

---

[1] Здесь и далее военные и военно-морские коменданты именуются: военные коменданты.

порядок пересечения подразделениями эшелонов железнодорожных путей при следовании на погрузочно-выгрузочное место, соблюдение порядка и дисциплины, боевое обеспечение эшелона, а также на вопросы безопасности при погрузке и в пути следования;

— составлять вместе с начальниками эшелонов планы погрузки эшелонов (на водном транспорте планы погрузки эшелонов и грузовые планы судов составляются военным комендантом совместно с начальником порта и начальником эшелона; грузовой план согласовывается с капитаном судна);

— указывать начальникам эшелонов возможные районы ожидания и пути выхода из них к погрузочно-выгрузочным местам, ознакамливать с погрузочно-выгрузочными местами, их оборудованием и имеющимися вблизи укрытиями;

— контролировать подготовку подвижного состава или судов и своевременность подачи их под погрузку эшелонов;

— представлять заявки начальникам станций или портов погрузки на выделение необходимых материалов для крепления боевой техники и имущества эшелонов;

— следить за правильным размещением, креплением и маскировкой боевой техники на подвижном составе или судах и за своевременным оформлением начальниками эшелонов перевозочных документов;

— проверять по окончании погрузки готовность эшелона к отправлению.

198. По обеспечению продвижения воинских эшелонов военный комендант обязан:

— сообщать установленным порядком соседнему военному коменданту (при морских перевозках — военному коменданту порта выгрузки) о следовании воинских эшелонов, о заявках начальников эшелонов на материальное и медицинское обеспечение, а в необходимых случаях и о состоянии воинской дисциплины в эшелонах;

— проверять готовность пунктов материального и медицинского обеспечения к обслуживанию воинских эшелонов;

— контролировать движение поездов или судов с воинскими эшелонами по своему участку, согласовывая с органами транспорта порядок пропуска и время стоянок их на станциях или в портах;

— встречать поезда или суда с эшелонами и проверять состояние дисциплины в эшелонах, обеспеченность их продуктами питания и топливом, надежность крепления и маскировку боевой техники, санитарно-эпидемическое состояние и в соответствии с заявками организовывать материальное и медицинское обеспечение эшелонов;

— информировать начальников эшелонов о воздушной, радиационной, химической и санитарно-эпидемической обстановке по пути следования.

О нарушениях в движении поездов или судов с воинскими эшелонами военный комендант обязан докладывать по команде и принимать меры к восстановлению движения.

При длительном перерыве движения поездов (судов) в результате применения противником оружия массового поражения военный комендант информирует командиров перевозимых частей и начальников эшелонов об обстановке и в соответствии с распоряжениями своих прямых начальников организует выгрузку эшелонов и направление их маршем в обход разрушенных или сильно зараженных транспортных объектов (участков) для последующей погрузки или непосредственно в район сосредоточения.

199. По обеспечению выгрузки воинских эшелонов военный комендант обязан:

— следить за постоянной готовностью к выгрузке эшелонов воинских погрузочно-выгрузочных мест;

— встречать эшелоны, указывать начальникам эшелонов места, условия и порядок выгрузки, следить за ходом выгрузки и окончанием ее в срок;

— проверять сдачу начальниками эшелонов съемного воинского оборудования вагонов или судовых помещений и оформление перевозочных документов;

— указывать начальникам эшелонов порядок пересечения железнодорожных путей подразделениями эшелонов при выходе их в район сбора;

— следить за приведением в порядок эшелонами погрузочно-выгрузочных мест по окончании выгрузки.

200. Отставшего от эшелона военнослужащего военный комендант после проверки причины отставания и действительной принадлежности

отставшего к данному эшелону направляет с попутным поездом или судном вслед за эшелоном. Для проезда отставшему военнослужащему срочной службы вручается акт (приложение 24), который подписывается военным комендантом, заверяется его гербовой печатью и компостируется билетной кассой.

При железнодорожных перевозках акт оформляется на проезд до станции расположения ближайшего военного коменданта, где взамен этого акта выдается новый на проезд до станции расположения следующего коменданта. В отдельных случаях, когда отставшему и военному коменданту известны маршрут следования эшелона и станция назначения, акт может оформляться на проезд до станции, где практически возможно догнать эшелон.

При водных перевозках акт оформляется на проезд до порта, в котором можно догнать эшелон.

НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

201. Начальник отделения железной дороги по обеспечению выполнения перевозок войск обязан:

— обеспечивать погрузку воинских эшелонов годным для перевозки и оборудованным подвижным составом;

— своевременно подавать в пункты погрузки эшелонов сформированные по заданным схемам порожние составы, а также предоставляемые железной дорогой материалы для крепле-

ния боевой техники на платформах и в полувагонах;

— обеспечивать погрузочно-выгрузочные места необходимым количеством погрузочно-выгрузочных приспособлений и материалами для устройства сборно-разборных платформ и аппарелей, где в них имеется необходимость;

— содержать в исправном техническом состоянии и постоянной готовности пункты, предназначенные для материального и медицинского обеспечения эшелонов;

— организовывать обеспечение эшелонов топливом, водой и свечами;

— выделять маневровые средства для перестановки подвижного состава в ходе погрузки или выгрузки;

— планировать совместно с военным комендантом время стоянок поездов с эшелонами на станциях, где производится материальное и медицинское обеспечение;

— обеспечивать движение поездов с воинскими эшелонами строго по графику.

202. При обнаружении в поезде с эшелоном неисправных вагонов начальник отделения по согласованию с военным комендантом обязан обеспечить безотцепочный ремонт или замену их исправными вагонами.

Если ремонт или перегрузка неисправных вагонов не могут быть выполнены за время стоянки поезда, они отцепляются от поезда с эшелоном, перегружаются и направляются к месту назначения ближайшим поездом. Перегрузка имущества производится силами и средствами железной дороги. Назначенным от эшелона со-

провождающим предоставляется бесплатно оборудованный крытый вагон в тех случаях, когда до станции назначения осталось не менее 150 *км*, а в зимнее время — независимо от расстояния.

203. Учебные и опытные погрузки войск и воинских грузов начальник отделения железной дороги обязан обеспечивать в соответствии со ст. 11.

НАЧАЛЬНИК СЛУЖБЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ (ДВИЖЕНИЯ) ПАРОХОДСТВА

204. По обеспечению выполнения перевозок войск начальник службы эксплуатации (движения) пароходства обязан:

— составлять совместно с начальником передвижения войск на водном бассейне или начальником военно-транспортной службы бассейна план подготовки и подачи судов под погрузку эшелонов и график движения судов с эшелонами;

— обеспечивать своевременную подготовку и подачу судов под погрузку, продвижение судов с эшелонами по графику и выгрузку их в сроки, предусмотренные планом перевозки;

— давать органам военных сообщений сведения о ходе выполнения воинских перевозок и дислокации подведомственного пароходству флота;

— обеспечивать учебные и опытные погрузки войск и воинских грузов в соответствии со ст. 11 настоящего Наставления.

НАЧАЛЬНИК СТАНЦИИ (ПОРТА)

205. По обеспечению своевременной погрузки и выгрузки воинских эшелонов начальник станции (порта) обязан:

— содержать в постоянной готовности воинские погрузочно-выгрузочные места и подходы к ним в пределах полосы отвода;

— обеспечивать своевременную подготовку вагонов или судов и подачу их к местам погрузки воинских эшелонов;

— перед погрузкой заблаговременно сосредоточивать на погрузочно-выгрузочных местах необходимое количество материалов для крепления боевой техники на подвижном составе или судах;

— контролировать ход погрузки (выгрузки) эшелонов, следить за правильностью размещения и крепления боевой техники и имущества на подвижном составе или судне и обеспечивать своевременное отправление погруженных эшелонов;

— при отсутствии на станции или в порту военного коменданта сообщать военному коменданту железнодорожного участка или водного участка (района) необходимые сведения о погрузке, выгрузке и движении эшелонов;

— сдавать начальникам эшелонов при погрузке и принимать от них при выгрузке по описи съемное воинское оборудование вагонов (оборудование на судах сдает и принимает капитан или шкипер);

— своевременно предоставлять локомотивы для маневровой работы и буксиры для переста-

новки судов во время погрузки и выгрузки эшелонов;

— обеспечивать эшелоны топливом, свечами, кипятком и холодной водой;

— отставших от эшелонов военнослужащих направлять к ближайшему военному коменданту, в необходимых случаях оформляя акт на их проезд.

Начальник порта обязан составлять совместно с военным комендантом планы погрузки эшелонов и грузовые планы судов, а также согласовывать грузовые планы с капитанами судов.

КАПИТАН (ШКИПЕР) СУДНА

206. При использовании судна для перевозки воинского эшелона капитан (шкипер) судна обязан:

— подготовить судно к перевозке;

— согласовать с военным комендантом порта погрузки грузовой план судна;

— сдать начальнику эшелона перед погрузкой воинское оборудование по описи и принять его после выгрузки;

— руководить погрузкой (выгрузкой), размещением и креплением боевой техники и имущества эшелона на судне;

— инструктировать начальника эшелона о порядке действий при объявлении на судне тревог;

— ознакомить начальника эшелона с правилами поведения личного состава на судне и правилами пользования спасательными средствами.

ПРИЛОЖЕНИЯ

„УТВЕРЖДАЮ"
Командир воинской части

(подпись)

„___" _____ 196___ г.

ВЫПИСКА ИЗ ВОИНСКОЙ ЧАСТИ *15831* НА ЭШЕЛОНЫ

№ эшелонов	Наименование подразделений, входящих в состав эшелона	Личный состав		Боевая техника									
		офицеры	сержанты и солдаты	танки Т-54	автомобили ЗИЛ-157	автомобили ГАЗ-63	бронетранспортеры БТР-152	бронетранспортеры БТР-40	мастерские ТРМ-А	мотоциклы М-72	орудия МЗА-57 мм		
13403	*Подразделение 1*	*10*	*110*	*9*	—	—	—	*1*	*2*	*2*	—		
	Подразделение 2	*8*	*102*	—	*6*	—	—	—	—	—	*1*		
	Подразделение 3	*6*	*90*	—	*3*	*3*	—	—	—	—	*2*		
	Подразделение 4	*8*	*86*	—	*3*	*2*	*10*	—	—	—	*2*		
	ВСЕГО . . .	*32*	*388*	*9*	*12*	*5*	*10*	*1*	*2*	*2*	*5*		
13404	*Подразделение 1*	*7*	*64*	—	*5*	—	—	*3*	—	—	*2*		
	Подразделение 2	*12*	*92*	*9*	*4*	*2*	*2*	—	*1*	—	—		
	и т. д.												

„___" _____ 196___ г.

Примечание. Выписка из расчета с фактическими данными ности.

Приложение 1
(к ст. 15)

РАСЧЕТА
ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

	Вес грузов в *т* (для которых требуются крытые вагоны)				Потребность в вагонах								Общий вес боевой техники и имущества в *т*	Длина в условных вагонах	Примечание
	продовольствие	боеприпасы	ГСМ	прочие	пассажирских	людских (в том числе изолято-ров)	крытых под груз	крытых для кухонь	платформ двухосных	платформ четырехосных		всего вагонов в двухосном исчислении			
	5	—	—	—	1	16	1	2	20	9	—	59	650	64	
	4	—	1	—											
	—	5	—	1											

Начальник штаба_____
(подпись)

О составе эшелонов должна иметь соответствующий гриф секрет-

Приложение 2
(к ст. 17,23)

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВАГОНОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ВОЙСК

1. ПЛАТФОРМЫ

Наименование элементов характеристики	Четырехосные платформы грузоподъемностью 60 (62) *т*					Двухосные платформы грузоподъемностью 20 *т*	
		сварная из прокатных профилей					
	с металлическими бортами без ручного тормоза	с ручным тормозом	без ручного тормоза	безбортовая	50 *т* цельносварной конструкции без ручного тормоза	с ручным тормозом	без ручного тормоза
Длина по осям сцепления автосцепок в *мм*	14 620	14 194	14 194	14 220	14 224	10 424	10 424
Длина рамы (длина по буферным брусьям) в *мм*	13 400	12 974	12 974	13 000	13 004	9204	9204
Внутренняя длина (длина пола) в *мм*	13 300	12 102	12 874	13 000	12 914	8364	9114
Внутренняя ширина в *мм*	2770	2770	2770	3100	2780	2750	2750
База* в *мм*	9720	9294	9294	9300	9300	5500	5500
Площадь пола в $м^2$	37,0	35,5	35,7	40,3	35,9	23,0	25,1

Наименование элементов характеристики	Четырехосные платформы грузоподъемностью 60 (62) *т*					Двухосные платформы грузоподъемностью 20 *т*	
	с металлическими бортами без ручного тормоза	сварная из прокатных профилей: с ручным тормозом	сварная из прокатных профилей: без ручного тормоза	безбортовая	50 *т* цельносварной конструкции без ручного тормоза	с ручным тормозом	без ручного тормоза
Высота бортов в *мм*:							
боковых	505	455	455	—	455	624	624
торцовых	310	305	305	—	305	311	311
Высота пола над уровнем головок рельсов в *мм*	1245	1270	1270	1298	1272	1320	1320
Тара в *т*	22,0	22,2	22,0	24,0	18,4	9,9	9,2
Длина в условных вагонах	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,3	1,3

* Расстояние между центрами пятников шкворневых балок рамы четырехосных платформ или расстояние между центрами осей двухосных платформ.

Дополнительные данные о платформах:

1. Все платформы железных дорог СССР имеют автосцепку.

2. Расстояние между рамами сцепленных платформ (между буферными брусьями) — 1220 *мм*.

3. Приспособления на платформах для установки стоек и закрепления проволочных и тросовых растяжек (увязок, обвязок):

— четырехосные платформы с бортами имеют по 16 боковых и по 4 торцовых стоечных скобы (соответственно по 8 и по 2 с каждой стороны);

— четырехосные безбортовые платформы имеют по 16 боковых стоечных гнезд со скобами и по 4 торцовых стоечных скобы;

— двухосные платформы с ручным тормозом имеют по 10 боковых стоечных гнезд со скобами и по 4 торцовых стоечных скобы;

— двухосные платформы без ручного тормоза имеют по 12 боковых стоечных гнезд со скобами и по 4 торцовых стоечных скобы.

4. Боковые борта у четырехосных платформ состоят из четырех, а боковые борта у двухосных платформ — из трех частей.

2. КРЫТЫЕ ВАГОНЫ

Тип вагона	Грузоподъемность в *т*	Длина в *мм*			Ширина внутри в *мм*		Высота внутри в *мм*		Размеры дверей в свету в *мм*		Площадь пола в $м^2$	Полезный объем кузова в $м^3$	База вагона в *мм*	Тара в *т*		Длина в условных вагонах
		по осям сцепления автосцепки		внутри	по стенам	по доскам несъемного оборудования	по боковой стене	до люка	высота	ширина				с ручным тормозом	без ручного тормоза	
		с ручным тормозом	без ручного тормоза													
		Четырехосные														
Клепаной конструкции грузоподъемностью 50 *т* и сварной конструкции грузоподъемностью 62 *т* постройки после 1936 г.	50 (62)	15350	14730	13430	2750	2654	2402	1770	2133	1830	36,9	89,5	9830	23,3	22,7	1,9
Клепаной конструкции постройки 1928—1936 гг.	50	15058	14308	13000	2750	2654	2300	1960	2133	1830	35,7	89,4	9272	24,2	23,4	1,9

Тип вагона	Грузоподъемность в *т*	Длина в *мм*			Ширина внутри в *мм*		Высота внутри в *мм*		Размеры дверей в свету в *мм*		Площадь пола в $м^2$	Полезный объем кузова в $м^3$	База вагона в *мм*	Тара в *т*		Длина в условных вагонах
		по осям сцепления автосцепки		внутри	по стенам	по доскам несъемного оборудования	по боковой стене	до люка	высота	ширина				с ручным тормозом	без ручного тормоза	
		с ручным тормозом	без ручного тормоза													
Сварной конструкции (без ручного тормоза)	62	—	14730	13430	2750	2654	2402	1873	2130	1830	36,9	90,2	9830	—	22,0	1,9
Новой конструкции с увеличенным объемом кузова	62	—	14730	13800	2760	2654	2791	—	2261	2000	38,0	120,1	10000	—	22,0	1,9
Двухосные																
Постройки 1928—1929 гг.	20	8590	7900	6600	2750	2654	2500	2040	2134	1830	18,1	45,4	3900	12,1	11,4	1,0
Переоборудованный на автосцепку в 1954—1957 гг.	20	8266	7664	6400	2743	2647	2222	1707	2176	1830	17,6	39,0	3810	11,2	10,4	1,0

3. ПОЛУВАГОНЫ

Тип полувагона	Грузоподъемность в *т*	Длина в *мм*			Ширина внутри в *мм*	Высота внутри в *мм*	Площадь пола в $м^2$	Объем кузова без шапки в $м^3$	Число люков	Количество любых дверей	Ширина любых дверей в свету в *мм*	База полувагона в *мм*	Тара в *т*	Длина в условных вагонах
		по осям сцепления автосцепок	по буферным брусьям	внутри										
Четырехосные														
Цельнометаллический с ручным тормозом	62	14410	13190	11988	2800	1900	34,1	64,8	14	1	2526	8650	23,2	1,8
То же, без ручного тормоза	62	13920	12700	11988	2900	1900	34,7	64,8	14	2	2526	8650	22,4	1,8
Цельнометаллический без ручного тормоза с деревянным полом	57	14194	12974	12954	2876	1600	37,2	60,0	14	—	—	9294	25,5	1,8

Тип полувагона	Грузоподъемность в *т*	Длина в *мм*			Ширина внутри в *мм*	Высота внутри в *мм*	Площадь пола в $м^2$	Объем кузова без шапки в $м^3$	Число люков	Количество лобовых дверей	Ширина лобовых дверей в свету в *мм*	База полувагона в *мм*	Тара в *т*	Длина в условных вагонах
		по осям сцепления автосцепок	по буферным брусьям	внутри										
Сварной конструкции с металлическим каркасом кузова и деревянной обшивкой с ручным тормозом	62	14410	13190	12050	2850	1880	34,5	64,0	14	1	2610	8650	23,2	1,8
То же, без ручного тормоза	62	13920	12700	12004	2960	1880	35,5	66,8	14	2	2610	8650	22,7	1,8
Постройки 1915—1917 гг.	50	13518	12298	12172	2813	1388	34,2	47,5	—	—	—	8966	22,0	1,8
Шестиосные														
Новой конструкции	93—95	16400	15180	14338	2908	2365	40,9	104,0	16	2	2526	10440	32,0	2,1

4. ПАССАЖИРСКИЕ ЧЕТЫРЕХОСНЫЕ ВАГОНЫ

Тип	Количество мест		Тара в *т*	Длина в условных вагонах
	спальных	для сидения		
Цельнометаллические длиной 23,6 *м*				
Мягкий СВПС I категории	18	—	60,0	3
То же, II категории	32	—	59,0	3
Мягкий, постройки до 1959 г.	32	—	56,5	3
То же, постройки до 1959 г.	32	—	58,0	3
То же, постройки после 1959 г.	32	—	56,0	3
Жесткий купейный, постройки до 1959 г.	38	—	57,0	3
То же, с двухместным радиокупе	36	—	58,0	3
Жесткий купейный, постройки после 1959 г.	38	—	52,0	3
То же, некупейный, постройки до 1959 г.	58	87	56,0	3
То же, некупейный (выпуск I)	60	90	54,0	3
Жесткий некупейный, постройки после 1959 г.	58	87	49,0	3
То же, с креслами для сидения (межобластной)	—	75	47,0	3

Тип	Количество мест: спальных	Количество мест: для сидения	Тара в *т*	Длина в условных вагонах
Цельнометаллические длиной 21,4 *м*				
Жесткий купейный	36	—	41,5	3
С деревянным кузовом				
Мягкий	28	—	44,0—47,5	2,5
Жесткий купейный	32	—	43,5—47,0	2,5
То же, некупейный	46	86	42,0—45,5	2,5
То же, пригородного сообщения	—	94	45,0—48,5	2,5

„УТВЕРЖДАЮ"
Командир воинской части

(подпись)

„____" _____ 196___ г.

Приложение 3
(к ст. 19)

НАЧАЛЬНИКУ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ВОЙСК

(начальнику военно-транспортной службы)
на _____ бассейне

РАСЧЕТ-ЗАЯВКА
НА ПЕРЕВОЗКУ ВОИНСКОЙ ЧАСТИ *12115* ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Наименование подразделений (батальон, рота и им соответствующие)	Личный состав		Боевая техника и имущество (грузы)									Время готовности к погрузке	Примечание
	офицеров	сержантов и солдат	наименование	количество единиц	вес единицы в *т*	габаритные размеры в *м*			площадь на одну единицу в $м^2$	общий вес в *т*	общая потребная площадь в $м^2$		
						длина	ширина	высота					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Подразделение 1	*12*	*86*	*Автомобили ЗИЛ-157 груженые*	*8*	*10,4*	*6,725*	*2,32*	*2,878*	*15,5*	*84*	*124*		

Наименование подразделений (батальон, рота и им соответствующие)	Личный состав		Боевая техника и имущество (грузы)									Время готовности к погрузке	Примечание
	офицеров	сержантов и солдат	наименование	количество единиц	вес единицы в *т*	габаритные размеры в *м*			площадь на одну единицу в $м^2$	общий вес в *т*	общая потребная площадь в $м^2$		
						длина	ширина	высота					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Артиллерийские тягачи АТ-С	*10*	*15*	*5,88*	*2,57*	*2,577*	*15,3*	*150*	*153*		
			Орудия	*10*	*3,5*	*9,3*	*2,1*	*1,2*	*19,0*	*35*	*190*		
			Боеприпасы	—	—	—	—	—	—	*25*	—		
			Продовольствие	—	—	—	—	—	—	*8*	—		
Итого . .	*12*	*86*		*28*						*302*	*467*		
Подразделение 2	—	—	и т. д.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Всего . .													

«_____» 196____г. Начальник штаба_____

№_____ (подпись)

Примечание. Расчет-заявка с фактическими данными о составе подразделений должна иметь соответствующий гриф секретности.

Приложение 4
(к ст. 21)

НОРМЫ
СЪЕМНОГО ВОИНСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ КРЫТЫХ ВАГОНОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР

Наименование оборудования	Количество оборудования в вагоне					
	людском и изоляторе		кухне		продскладе	
	двухосном	четырехосном	двухосном	четырехосном	двухосном	четырехосном
Доски	32	70—78*	12	16	16	20
Из них:						
для нар . . .	32	64—72	4	8	2	2
для закладки оружия . .	—	4	—	—	—	—
для полок . .	—	—	8	8	14	18
для опоры лестницы	—	2	—	—	—	—
Дверные закладки	2	2	2	2	1	1
Фонари	2	4	2	4	1	1
Ружейные зубчатки	—	4	—	—	—	—
Ведра	1	2	1	2	—	—
Стремянки . . .	1	2	1	2	1	1
Рамы оконные с полозками . . .	2	4	2	4	—	—
Лестницы деревянные	—	2	—	2	—	—

Наименование оборудования	Количество оборудования в вагоне					
	людском и изоляторе		кухне		продскладе	
	двухосном	четырехосном	двухосном	четырехосном	двухосном	четырехосном
Метлы	1	2	1	2	—	—
Комплект: дымовые трубы с коленами, переходным конусом и искроуловителем, поддон**, лист железа для заделки люка, ящик для топлива, совок, кочерга	—	—	По одному на каждую походную кухню		—	—
В отопительный период дополнительно*						
Печи чугунные с поддоном . . .	1	2	1****	1****	—	—
Комплект дымовых труб с колпаком	1	2	1	1	—	—

Наименование оборудования	Количество оборудования в вагоне					
	людском и изоляторе		кухне		продскладе	
	двухосном	четырехосном	двухосном	четырехосном	двухосном	четырехосном
Ящик для топлива с совком	1	2	—	—	—	—
Кочерга	1	2	—	—	—	—

* Большее количество досок (78 в четырехосный вагон) предоставляется при перевозках мирного времени. При оборудовании людских вагонов досками шириной менее 20 *см* количество их для устройства нар увеличивается из расчета, что длина каждой нары из плотно сдвинутых досок должна быть не менее 160 *см*.

** Для кухонь с двумя топками в комплект входят два поддона.

*** О начале отопления вагонов и об оборудовании их печами даются указания МПС.

**** Печи в вагонах-кухнях в зимнее время устанавливаются только в тех случаях, когда эшелон должен следовать по железным дорогам Сибири и Дальнего Востока.

Приложение 5
(к ст. 38)

КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НЕКОТОРЫХ ТИПОВ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ СУДОВ, НАИБОЛЕЕ ЧАСТО ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ВОЙСК

А. МОРСКИЕ СУДА

Тип судна	Водоизмещение в *т*	Грузоподъемность полная в *т*	Регистровая вместимость в *т*	Главные размеры в *м*				Количество палуб	Скорость хода		Полезная площадь в $м^2$				Максимальная грузоподъемность стрелы *т*
				длина	ширина	осадка			*миль/час*	*км/час*	трюмов	твиндеков и шельтердеков*	палуб	общая	
						порожнем	в грузу								
„Фрязино"	4500	3100	1800	94	14	2,7	5,6	2	14	25	400	710	350	1460	35
„Андижан"	6700	4300	3300	105	14,5	2,6	6,6	2	14,2	25,6	460	750	500	1710	40
„В. Качалов"	9200	5700	4300	120	16,7	2,7	6,7	2	14,8	26,6	500	1100	860	2460	60
„С. Боткин"	11200	7500	5800	130	16,8	4,8	7,8	2	14,5	26	690	1120	820	2630	60
„Лениногорск"	17000	10000	11000	154	19,4	4,6	9,4	2	17,5	31,5	940	1500	1000	3440	60
„Ленинский комсомол"	22000	16000	12000	170	22	4,9	9,7	2	20	36	1160	2180	1430	4770	60
„Индигирка" (дизель-электроход)	12600	7560	7500	130	19	4,0	8,2	3	15,5	27,9	500	2440	1000	3940	50

* Твиндек — помещение, находящееся между палубами судна. Шельтердек — навесная палуба, протянутая примерно на 2/3 длины судна и расположенная выше верхней палубы.

Б. РЕЧНЫЕ СУДА

Тип судна	Грузоподъемность в *т*	Мощность двигателя в *л. с.*	Размеры в *м*			Осадка в *м*		Полезная площадь в $м^2$		Люки	
			длина	ширина	высота борта	порожнем	в грузу	палубы	трюмов	количество	размеры в *м*
Несамоходные											
Баржа-площадка стальная . . .	300	—	45	10	1,8	0,31	1,1	280	—	—	—
То же	600	—	62	10	2,0	0,3	1,3	400	—	—	—
»	800	—	65	14	2,0	0,25	1,25	620	—	—	—
»	1000	—	70	14	2,0	0,3	1,5	600	—	—	—
»	1500	—	77	15	2,5	0,4	1,8	800	—	—	—
Сухогрузный лихтер	1000	—	65	12,5	3,72	0,62	2,17	—	500	5	10×4
Сухогрузная тентовая баржа . .	1000	—	75	15	2,0	0,35	1,3	—	725	4	7,1×4,4
То же	540	—	60	10,6	1,6	0,2	1,22	—	420	1	2×2

Тип судна	Грузоподъемность в *т*	Мощность двигателя в *л. с.*	Размеры в *м*			Осадка в *м*		Полезная площадь в *м²*		Люки	
			длина	ширина	высота борта	порожнем	в грузу	палубы	трюмов	количество	размеры в *м*
Самоходные											
Грузовой теплоход-площадка	600	300	65	10	2,0	0,58	1,46	340	—	—	—
То же . . .	1200	800	80	15	2,8	0,45	1,6	650	—	—	—
Самоходное грузовое судно . .	150	150	42	7,0	2,2	0,51	1,06	—	180	2	11,5×4,6
То же . . .	600	300	62	9,2	2,8	1,07	2,0	—	390	3	13×6
»	2000	800	90	13,0	4,8	1,44	2,86	300	794	4	12,6×6

Приложение 6
(к ст. 48, 50, 56, 182)

МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ

ВОИНСКОГО ЭШЕЛОНА №_____

1. Условное наименование перевозимой части (подразделения) _____

2. Должностные лица эшелона:

Начальник эшелона _____

Заместитель начальника эшелона _____

Заместитель начальника эшелона по политической части _____

Заместитель начальника эшелона по снабжению _____

Помощник начальника эшелона по боевому обеспечению _____

Врач
_____ эшелона _____
Фельдшер

3. Численность личного состава эшелона _____

4. Санитарное состояние эшелона перед погрузкой (когда и какие санитарные и противоэпидемические мероприятия проведены, процент охвата личного состава):

_____

_____

_____

_____

_____

м.п. Начальник штаба части _____
(подпись)

«____» _____ 196__ г.

Результаты проверок эшелона и другие записи и отметки

Дата	Контрольный пункт (станция, порт)	Что найдено и какие даны указания. Подпись должностных лиц

Маршрутный лист по окончании перевозки проверил

Начальник штаба части_____
(подпись)

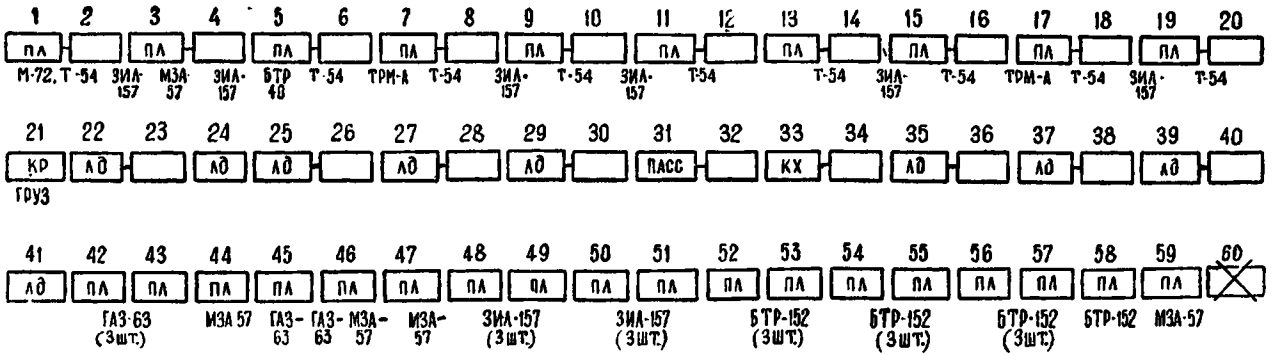
«_____» _____ 196__ г.

Примечания: 1. Начальник эшелона обязан предъявлять маршрутный лист военным комендантам железнодорожных участков и станций (водных участков, районов и портов).

2. Маршрутный лист по окончании перевозки начальником эшелона докладывается начальнику штаба части.

ПЛАН ПОГРУЗКИ ВОИНСКОГО ЭШЕЛОНА № *13403* НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

I. Схема состава поезда



Порядок заполнения:

1. Военный комендант в прямоугольниках проставляет наименование вагонов (лд — людской, пасс — пассажирский, кх — кухня, изо — изолятор, пл — платформа, кр — крытый, пв — полувагон, лед — ледник, цис — цистерна; четырехосные вагоны обозначаются путем соединения чертой двух прямоугольников).

2. Начальник эшелона распределяет боевую технику и личный состав подразделений по вагонам, проставляя под прямоугольниками, что грузится в каждый вагон или на сцеп (вместо действительного наименования секретной боевой техники проставляется ее условное наименование — номер объекта и т. п.). Кроме того, на схеме может быть показана организация связи, наблюдения и ПВО эшелона в пути следования.

II. Место, сроки погрузки (время московское) и отдельные указания начальнику эшелона

1. Место погрузки *Солнечная, 5 путь*
(станция, путь)

2. Начало погрузки *5.5.61 10.30*

Конец погрузки *12.30*

3. Отправление поезда с эшелоном *5.5.61 13.20*
(дата, время,

№ 806
№ поезда)

4. Для крепления боевой техники и имущества эшелона на подвижном составе воинская часть должна предоставить:

150 кг проволоки, 36 упорных башмаков, 72 вкладыша,
(проволоки, *кг*, вкладышей, шт., упорных башмаков, шт., и т. д.)
8 тросовых растяжек.

Железная дорога предоставит *200 упорных брусков,*
(упорных и направ-

30 направляющих брусков, 40 кг гвоздей, 50 скоб
ляющих брусков, шт., гвоздей, *кг*, скоб, шт.)

5. Другие указания: *Для установки торцовой аппарели выслать на станцию к 7.00 5.5 команду 1/2/25*

Военный комендант железнодорожного участка и станции

майор Иванов
(подпись)

4 мая 196*1* г.

III. Погрузочно-выгрузочные команды и суточный наряд

Порядковые №№ вагонов	Начальник команды (звание, фамилия)	Состав команды (человек)	От какого подразделения назначаются
1—20	*Ст. сержант Климов*	*16*	*Подразделение 2*
21	*Ефрейтор Комов*	*6*	*Подразделение 1*
42—59	*Мл. лейтенант Серов*	*18*	*Подразделение 4*

Суточный наряд на первые сутки пути:
— дежурный по эшелону *капитан Щукин*

— караул от *подразделения 3* в составе *14* человек на *3* поста и *2* дозора.

Начальник эшелона *капитан Михеев*
(подпись)

5 мая 196*1* г.

Примечания: 1. План погрузки составляется в одном экземпляре для начальника эшелона и сдается им по окончании перевозки в штаб воинской части.

2. При перевозке в эшелоне команд без боевой техники план погрузки может не составляться.

Приложение 9

(к ст. 51)

ПЛАН ПОГРУЗКИ (ВЫГРУЗКИ)

воинского эшелона №____на судно_____
(название или номер)

1. Место погрузки (выгрузки) _____
(порт, район,

_____
причал №_____, на рейде и т. д.)

2. Начало погрузки (выгрузки) _____
(дата, время)

Конец погрузки (выгрузки)_____

3. Отправление судна с эшелоном _____
(дата, время)

4. Способы погрузки (выгрузки) и выделяемые средства механизации, погрузочно-выгрузочные приспособления и инвентарь _____

_____

_____

5. Необходимое количество погрузочно-выгрузочных команд и их состав _____

_____

6. Другие указания_____

_____

Военный комендант порта _____
(подпись)

Начальник порта _____
(подпись)

Погрузочно-выгрузочные команды и суточный наряд

Начальник команды	Состав команды	От какого подразделения	Для каких работ выделяется команда, №№ трюмов (твиндеков) по грузовому плану

Суточный наряд на первые сутки пути:

дежурный по эшелону _____

караул от _____ в составе _____ человек

на _____ постов и _____ дозоров

Начальник эшелона _____
(подпись)

«___» _____ 196___ г.

Примечания: 1. К плану погрузки воинского эшелона на судно прилагается грузовой план судна, который выдается начальнику эшелона военным комендантом порта; в своем экземпляре грузового плана на схеме судна начальник эшелона записывает порядок размещения подразделений и боевой техники.

2. План выгрузки воинского эшелона составляется по мере надобности военным комендантом и начальником порта выгрузки заблаговременно. По прибытии судна с эшелоном в порт выгрузки план вручается начальнику эшелона.

3. План погрузки (выгрузки) и грузовой план судна начальник эшелона сдает в штаб части по окончании перевозки.

Приложение 10
(к ст. 56, 170, 184)

ПРИМЕРНАЯ ФОРМА ЗАЯВКИ НА МАТЕРИАЛЬНОЕ И МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОИНСКОГО ЭШЕЛОНА

Военному коменданту _____

(станции или порта, откуда подается заявка)

К прибытию эшелона №____ на станцию (в порт) _____ прошу подготовить:

1. Обед на _____ человек с хлебом (без хлеба).
2. Продукты: мяса _____ *кг*, хлеба _____ *кг* и т д.
3. Уголь для _____ людских, для _____ пассажирских вагонов на _____ суток, дрова для _____ кухонь.
4. Свечи _____ шт.
5. Газеты _____ шт.
6. Заправку водой _____ пассажирских вагонов, _____ действующих кухонь.
7. Санитарную обработку _____ человек.
8. _____
9. _____

Начальник эшелона _____
(подпись)

„____" _____ 196____ г.

Заявку принял: _____
(подпись)

„____" _____ 196____ г. „____" час. „____" мин.

Примечания: 1. Заявка составляется в двух экземплярах. Второй экземпляр с распиской принявшего заявку военного коменданта остается у начальника эшелона.

2. В заявку включается только то, что действительно необходимо и положено по нормам.

Приложение 11

(к ст. 63, 174)

ИНВЕНТАРЬ И ИМУЩЕСТВО, ВЫДЕЛЯЕМЫЕ ВОИНСКОЙ ЧАСТЬЮ ДЛЯ ДЕЙСТВУЮЩИХ В ПУТИ ПОХОДНЫХ КУХОНЬ ЭШЕЛОНА

На одну автокухню или на две — три очажные кухни, размещенные в одном вагоне или судовом помещении, выделяются:

стол деревянный	1
топор-колун	1
пила двуручная поперечная	1
черпак	1
вилка для вынимания мяса	1
доски разделочные . . .	2
нож кухонный средний	1
ножи для чистки овощей	2
щетка для мытья котлов	1
скребок для чистки котлов	1
ведро для воды	1
кочерга	1
поварские куртки . .	По одной на каждого работника кухни

Приложение 12
(к ст. 63, 174)

ИНВЕНТАРЬ И ИМУЩЕСТВО, ВЫДЕЛЯЕМЫЕ ВОИНСКОЙ ЧАСТЬЮ ДЛЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО СКЛАДА ЭШЕЛОНА

На вагон или судовое помещение, предназначенное для перевозки продовольствия, выделяются:

весы сотенные на 100—200 *кг* с комплектом разновесов	1
весы настольные на 10—20 *кг* с комплектом разновесов	1
совки металлические для крупы и сахара	2
ножи для резки хлеба . .	4
замки висячие	2
простыни для накрывания мяса и хлеба	3
полотенца	3
куртки	6

Приложение 13
(к ст. 63, 174)

ИМУЩЕСТВО И ПОСУДА, ВЫДЕЛЯЕМЫЕ ВОИНСКОЙ ЧАСТЬЮ В ВАГОНЫ ИЛИ СУДОВЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ, ЗАНЯТЫЕ ЛЮДЬМИ

На каждый людской вагон (в двухосном исчислении) или на 30—35 человек, перевозимых на судне, выделяются:

1. При наличии в эшелоне действующих кухонь:

ведра эмалированные для получения пищи . . .	2
или бачки алюминиевые	3
ведро оцинкованное для кипятка	1
ложка разливательная . .	1
чайник алюминиевый емкостью 5 *л*	1
бачок для питьевой воды	1
миска, ложка, кружка . .	По одной на человека

2. При отсутствии в эшелоне действующих кухонь:

ведра оцинкованные для питьевой воды . . .	2
чайник алюминиевый емкостью 5 *л*	1
консервовскрыватель . .	1

Примечание. Военнообязанные, призванные для прохождения действительной военной службы, на учебные сборы и учения, а также увольняемые в запас, кружки и ложки должны иметь на руках.

Приложение 14
(к ст. 65)

САНИТАРНО-ХОЗЯЙСТВЕННОЕ ИМУЩЕСТВО ВАГОНА-ИЗОЛЯТОРА (КАЮТЫ-ИЗОЛЯТОРА И ЛАЗАРЕТА), ВЫДЕЛЯЕМОЕ ВОИНСКОЙ ЧАСТЬЮ

Стол деревянный, шт. . . .	1
Носилки, шт.	2
Халаты санитарные, шт.	3
Халаты медицинские, шт.	6
Одеяла, шт.	4
Простыни, шт. . . .	16
Наволочки подушечные верхние, шт.	10
Наволочки подушечные нижние, шт.	6
Наволочки набивные тюфячные, шт.	6
Полотенца личные, шт.	8
Полотенца посудные, шт.	8
Белье нательное, комплектов	4
Утюги разводные, шт.	2
Подкладные судна, шт.	2
Умывальник сосковый, шт.	1
Ведро к умывальнику, шт.	1
Мыло туалетное, кусков	4
Чайник на 3—5 *л*, шт.	1
Ведро или бак для чистой воды, шт.	1
Ведро с крышкой, шт. . .	1
Кружки эмалированные, шт.	4
Мыло хозяйственное, *кг*	2
Уголь древесный, *кг*	5

Приложение 15

(к ст. 88)

НОРМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВОИНСКОГО ПОГРУЗОЧНО-ВЫГРУЗОЧНОГО МЕСТА НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯМИ, МАТЕРИАЛАМИ И ИНСТРУМЕНТАМИ

Наименование	Количество при наличии	
	воинской платформы	воинской площадки
Переходные мостки, шт. . .	40	60
Рельсы длиной 7—8 *м*, шт. .	—	12
Шпалы, шт.	—	344
Скобы строительные, шт. . .	—	360
Костыли, шт.	—	124
Гвозди длиной 175 *мм*, шт.	—	240
Доски толщиной 5 *см*, *пог. м*	—	72
Колья длиной 0,5 *м*, шт. . .	—	8
Ломы лапчатые, шт.	—	3
Лопаты деревянные, шт. . .	—	4
Лопаты железные, шт. . . .	—	2
Костыльные молотки, шт. . .	—	1
Пилы двуручные, шт.	—	1
Топоры, шт.	—	2

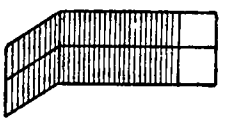
Примечания: 1. Нормы материалов на воинской площадке приведены из расчета установки торцовой платформы шириной в одну шпалу и боковой аппарели из рельсов и шпал длиной в 4 шпалы. При установке погрузочно-выгрузочных устройств других типов нормы материалов по указанию начальника железной дороги и начальника передвижения войск на железной дороге могут быть изменены.

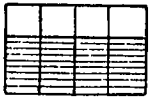
2. Указанные приспособления, материалы и инструменты сосредоточиваются на погрузочно-выгрузочных местах на период погрузки или выгрузки.

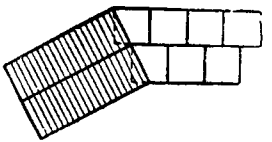
Приложение 16

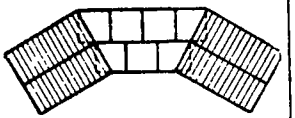
(к ст. 93)

ПОТРЕБНОСТЬ В МАТЕРИАЛАХ, СОСТАВ КОМАНД И ВРЕМЯ НА УСТАНОВКУ ПЛАТФОРМ И АППАРЕЛЕЙ ИЗ РЕЛЬСОВ И ШПАЛ

Тип платформы или аппарели	Схема в плане	Потребность в материалах, шт.							Состав команды для сборки	Время на сборку (час. мин.)
		шпал (тип III)	рельсов длиной 7–8 *м*	скоб строительных	костылей	кольев длиной 0,5 *м*	досок толщиной 5 *см* (*пог. м*)	гвоздей длиной 150–175 *мм*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Торцовая платформа шириной в одну шпалу		140	4	200	60	—	—	—	20	2.30
Торцовая платформа шириной в две шпалы		300	10	350	160	—	—	—	25—30	3.30

Тип платформы или аппарели	Схема в плане	Потребность в материалах, шт.							Состав команды для сборки	Время на сборку (час. мин.)
		шпал (тип III)	рельсов длиной 7—8 м	скоб строительных	костылей	кольев длиной 0,5 м	досок толщиной 5 см (пог. м)	гвоздей длиной 150—175 мм		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Боковая платформа длиной в 4 шпалы со съездом, уложенным перпендикулярно пути		416	8	750	96	8	—	—	25—30	4.30
Боковая платформа длиной в 5 шпал со съездом, уложенным перпендикулярно пути		520	10	950	120	10	—	—	25—30	5.00

Тип платформы или аппарели	Схема в плане	Потребность в материалах, шт.							Состав команды для сборки	Время на сборку (час. мин.)
		шпал (тип III)	рельсов длиной 7—8 м	скоб строительных	костылей	кольев длиной 0,5 м	досок толщиной 5 см (пог. м)	гвоздей длиной 150—175 мм		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Боковая платформа длиной в 3 шпалы с одним съездом вдоль пути		300	8	400	100	6	—	—	25—30	3.30
Боковая платформа длиной в 4 шпалы с одним съездом под углом 30° к пути		310	15	250	180	6	—	—	25—30	3.30

Тип платформы или аппарели	Схема в плане	Потребность в материалах, шт.							Состав команды для сборки	Время на сборку (час. мин.)
		шпал (тип III)	рельсов длиной 7–8 м	скоб строительных	костылей	кольев длиной 0,5 м	досок толщиной 5 см (пог. м)	гвоздей длиной 150–175 мм		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Боковая платформа длиной в 4 шпалы с двумя съездами под углом 30° к пути		420	25	300	320	12	—	—	25—30	5.00
Боковая аппарель длиной в 4 шпалы		204	8	160	64	8	72	240	25—30	3.00
Боковая аппарель длиной в 5 шпал		255	10	200	80	10	90	300	25—30	3.30

Приложение 17

(к ст. 96)

ПРИМЕРНАЯ ПОТРЕБНОСТЬ В МАТЕРИАЛАХ ДЛЯ ПОСТРОЙКИ ОДНОГО ВРЕМЕННОГО ДЕРЕВЯННОГО ПРИЧАЛА НА РЕЧНОМ БЕРЕГУ

Тип причала	Допускаемая нагрузка в *т*		Лесоматериалов в $м^3$	Метизов в *кг*	Трудоемкость в чел.-час
	гусеничная	колесная на ось			
На козловых опорах	12	3	8	75	120—150
На рамных опорах	12	3	7—8	110	140—160
На клеточных опорах	60	11	28—35	150—180	170—230

Примечание. У временного деревянного причала должны быть сделаны отбойные (кусты свай) и швартовные устройства.

Приложение 18

(к ст. 101)

НОРМЫ ВРЕМЕНИ НА ПОГРУЗКУ (ВЫГРУЗКУ) ОДНОГО ВОИНСКОГО ЭШЕЛОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Воинские эшелоны	Время в час. мин.			
	на погрузку		на выгрузку	
	с воинской платформы на всю длину поезда	с воинской площадки	на воинскую платформу на всю длину поезда	на воинскую площадку
С легкой материальной частью, без танков . . .	1.00	1.30	0.45	1.20
Со средними танками, с артиллерией средних калибров, автотракторными подразделениями	1.20	2.30	1.00	2.00
С тяжелыми и плавающими танками	1.40	3.00	1.20	2.20
Специальных родов войск без громоздкой техники	2.00	3.30	1.30	2.45
С артиллерией крупных калибров	2.30	4.20	2.00	3.30

Воинские эшелоны	Время в час. мин.			
	на погрузку		на выгрузку	
	с воинской платформы на всю длину поезда	с воинской площадки	на воинскую платформу на всю длину поезда	на воинскую площадку
Специальных родов войск и служб с громоздкой техникой и имуществом	3.00	5.00	2.30	4.00
Со специальной тяжелой несамоходной и длинномерной техникой	6.00	10.00	6.00	10.00

Примечания: 1. В приведенные нормы входит время на установку и переноску переходных мостков, крепление и снятие креплений и не входит время, затрачиваемое на установку сборно-разборных платформ и аппарелей, подачу и уборку подвижного состава.

2. При погрузке и выгрузке ночью с соблюдением светомаскировки, а также при работе личного состава в противогазах приведенные нормы времени увеличиваются, но не более чем на 20%.

3. При креплении боевой техники на подвижном составе без применения проволочных растяжек нормы времени уменьшаются на 20—30 минут.

4. Сроки перегрузки воинских эшелонов на одном перегрузочном месте определяются как сумма соответствующих норм времени на погрузку и выгрузку.

Приложение 19

(к ст. 101)

НОРМЫ ВРЕМЕНИ НА ПОГРУЗКУ (ВЫГРУЗКУ) БОЕВОЙ ТЕХНИКИ НА МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ СУДА

Наименование боевой техники	Время в минутах при погрузке (выгрузке)			
	на речные суда		на морские суда	
	своим ходом	за тягой	кранами (стрелами)	на рейде судовыми стрелами
Танк тяжелый	10	—	20—30	30—40
Танк средний	5—8	—	20	30
Трактор, артиллерийский тягач	4	—	10	12—15
Артиллерийские орудия:				
малого калибра	—	2	4	6
среднего калибра	—	3	6—8	10—12
крупного калибра	—	4—5	8—10	12—15
большой мощности	—	12—15	30—35	40—45
Автомобиль грузовой	3—4	—	8	10—12

Примечание. Нормы времени даны из расчета погрузки (выгрузки) на 1 люк, 1 мосток или 1 пролет. При погрузке (выгрузке) на речные суда береговыми кранами нормы времени принимаются на 20% меньше указанных для погрузки (выгрузки) на морские суда кранами.

Приложение 20

(к ст. 118, 124)

ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ КРЕПЛЕНИЯ БОЕВОЙ ТЕХНИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ В СОСТАВЕ ВОИНСКИХ ЭШЕЛОНОВ И ТРАНСПОРТОВ

1. КРЕПЛЕНИЕ НА ПЛАТФОРМАХ ГУСЕНИЧНЫХ МАШИН

§ 1. Крепление на платформах **танков, самоходно-артиллерийских установок и других машин на базе танков** может производиться одним из следующих способов:

— с помощью деревянных упорных брусков и проволочных растяжек (§ 3);

— с помощью металлических упорных башмаков и деревянных вкладышей (§ 4);

— с помощью деревянных упорных брусков и деревянных вкладышей (§ 5).

Первые два способа могут применяться круглый год при перевозке машин в составе воинских эшелонов и транспортов. Третий способ крепления применяется только в летнее время (с 1 апреля по 1 ноября) при перевозке машин в составе воинских эшелонов, а также транспортов, имеющих в своем составе по 10 и более вагонов (в двухосном исчислении) и следующих с сопровождающими (караулом).

§ 2. Каждая машина, погруженная и закрепленная на платформе одним из перечисленных в § 1 способов, должна быть поставлена на низшую передачу и заторможена.

§ 3. По первому способу крепление каждой машины производится подклиниванием гусениц деревянными упорными брусками и увязкой проволочными растяжками (рис. 28).

Упорные бруски (полукругляк, обрезки шпал и др.) укладываются вплотную к гусеницам длинной стороной поперек платформы и прибиваются к полу двумя или тремя строительными скобами каждый (табл. 1). Грунтозацепы на траках гусениц не должны своими гребнями касаться брусков. Длина брусков должна быть примерно равна ширине гусениц, ширина — 150—200 *мм*, толщина со стороны гусениц — не менее 135 *мм*.

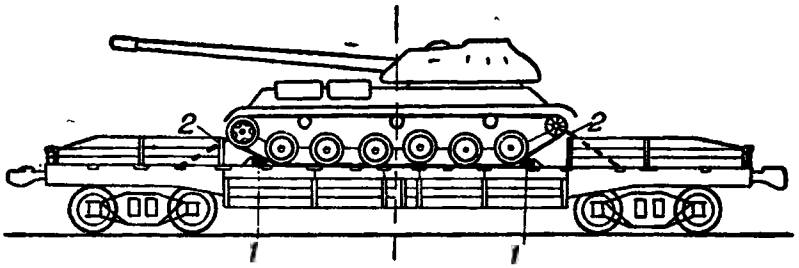


Рис. 28. Крепление на платформе танка с помощью упорных брусков и проволочных растяжек:
1 — упорные бруски; *2* — проволочные растяжки (к § 3)

Проволочные растяжки верхними концами увязываются за буксирные или бортовые крюки машины или за гусеничные ленты (в обхват), а нижними — за боковые или торцовые стоечные скобы и кронштейны платформы. В плане растяжки должны располагаться под углом 40—45° к продольной оси платформы, такой же угол должен быть между растяжками и полом платформы. Количество нитей в каждой растяжке зависит от веса машины (табл. 1).

§ 4. При креплении с помощью металлических упорных башмаков и деревянных

Таблица 1

Характеристика крепления на платформах танков и машин на их базе с помощью деревянных упорных брусков и проволочных растяжек

Упорные бруски		Скобы			Проволока $d = 6$ мм			
длина в мм	количество на машину	на упорный брусок	для дополнительного крепления от поперечных смещений*	всего на машину	количество растяжек на машину	нитей в каждой растяжке	расход на машину с учетом увязки бортов платформ	
							кг	пог. м
Тяжелые танки и машины на их базе								
700—750	4	3	—	12	4	6	14,5	65
Средние танки и машины на их базе								
450—600	4	3	—	12	4	5	12,5	55
Легкие танки, плавающие бронетранспортеры и машины на их базе								
300—400	4	2**	8	16	4	4	10,0	45

* См. § 6.

** Вместо скоб при креплении машин весом не более 20 *т* упорные бруски могут прибиваться гвоздями. При весе машины до 15 *т* каждый брусок прибивается 8 гвоздями и при весе машины 15,1—20 *т* — 12 гвоздями длиной не менее 200 *мм*.

вкладышей для закрепления танка или другой машины на его базе требуется 4 башмака и 4 поперечных (для машин с одинарными опорными катками) или 8 продольных (для машин со спаренными опорными катками) вкладышей.

Упорный башмак состоит из опорной плиты, приваренных к ней шести шипов и корпуса с фиксатором или стержня с гайкой взамен фиксатора. В зависимости от веса машины и конструкции траков гусениц башмаки имеют конструктивные особенности (размеры плиты, шипов, форма корпуса и др.). Применяются башмаки четырех марок (табл. 2, рис. 29).

Башмаки устанавливаются с обеих сторон под крайние (передние и задние) опорные катки. Продольные вкладыши укладываются попарно на обеих гусеницах между двумя крайними опорными катками (заклинивают их) спереди и сзади машины; в каждой паре продольные вкладыши скрепляются между собой поверху одной строительной скобой (рис. 30). Поперечные вкладыши укладываются по два с каждой стороны машины между опорными катками и гребнями траков гусениц (рис. 31) так, чтобы одна пара препятствовала перекатыванию машины по нижним ветвям гусениц вперед, а вторая — назад.

Порядок (последовательность выполнения операций) крепления машины с помощью упорных башмаков и вкладышей показан на рис. 32, а краткая характеристика крепления машин этим способом приведена в табл. 2.

§ 5. С помощью деревянных упорных брусков и деревянных вкладышей крепление производится следующим образом: гусеницы танка или другой машины на базе танка подклиниваются упорными брусками порядком, указанным в § 3; кроме того, для предотвращения перекатывания машин по нижним ветвям гусениц так же, как при креплении с помощью упорных башмаков (см. § 4), укладываются продольные или поперечные вкладыши.

Общий вид танков, закрепленных на платформе с помощью упорных брусков и вкладышей, показан на рис. 33, а краткая характеристика крепления машин этим способом приведена в табл. 3.

Таблица 2

Характеристика крепления на платформах танков и машин на их базе с помощью металлических упорных башмаков и деревянных вкладышей

Упорные башмаки				Вкладыши			Скобы		
марка	размеры плиты (длина × ширина × × толщина) в *мм*	размеры шипов (длина × диаметр) в *мм*	вес комплекта (четырех штук) в *кг*	тип	количество на машину	размеры в *мм*	на вкладыши	для дополнительного крепления от поперечных смещений*	всего на машину
Тяжелые танки и машины на их базе									
КТТ	200×150×10	35×12	14	Продольные	8	Длина по месту, толщина 120—150, ширина 100—150	4	—	4
Средние танки, кроме Т-34, и машины на их базе									
КТ-137	170×130×8	35×12	11,4	Продольные**	8	Длина по месту, толщина 100—150, ширина 100—150	4	—	4

Упорные башмаки				Вкладыши			Скобы		
марка	размеры плиты (длина × ширина × × толщина) в *мм*	размеры шипов (длина × диаметр) в *мм*	вес комплекта (четырех штук) в *кг*	тип	количество на машину	размеры в *мм*	на вкладыши	для дополнительного крепления от поперечных смещений*	всего на машину
Танки Т-34 и машины на их базе									
КТ-34	170×120×8	35×12	9,2	Продольные**	8	Длина по месту, толщина 100—150, ширина 100—150	4	—	4
Легкие танки, плавающие бронетранспортеры и другие машины на их базе									
КТП	150×120×6	25×8	5	Поперечные	4	Длина 300—400, толщина 90—120	—	8	8

* См. § 6.
** Могут быть заменены поперечными.

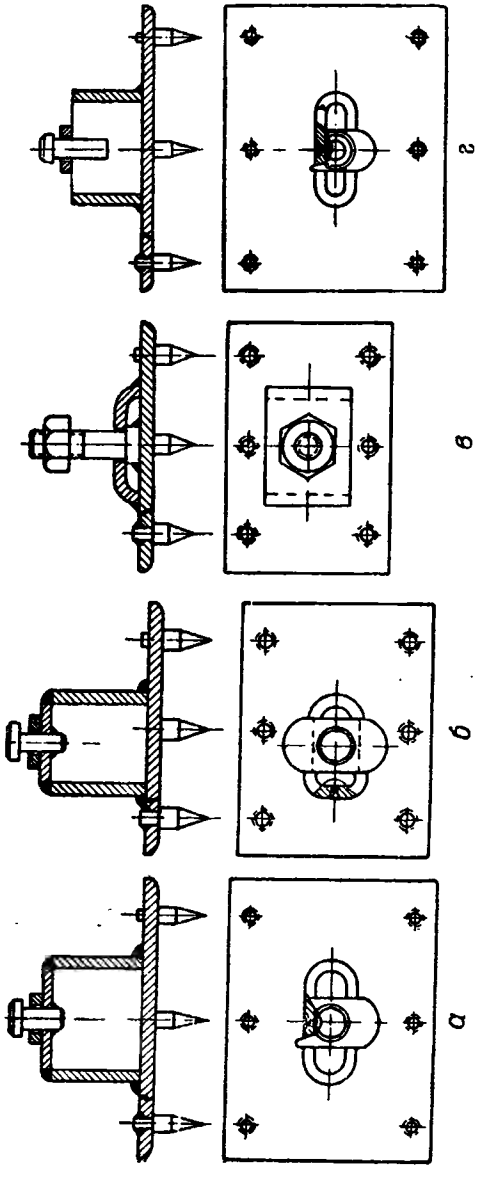


Рис. 29. Металлические упорные башмаки:
а — КТТ; *б* — КТ-137; *в* — КТ-34; *г* — КТП (к § 4)

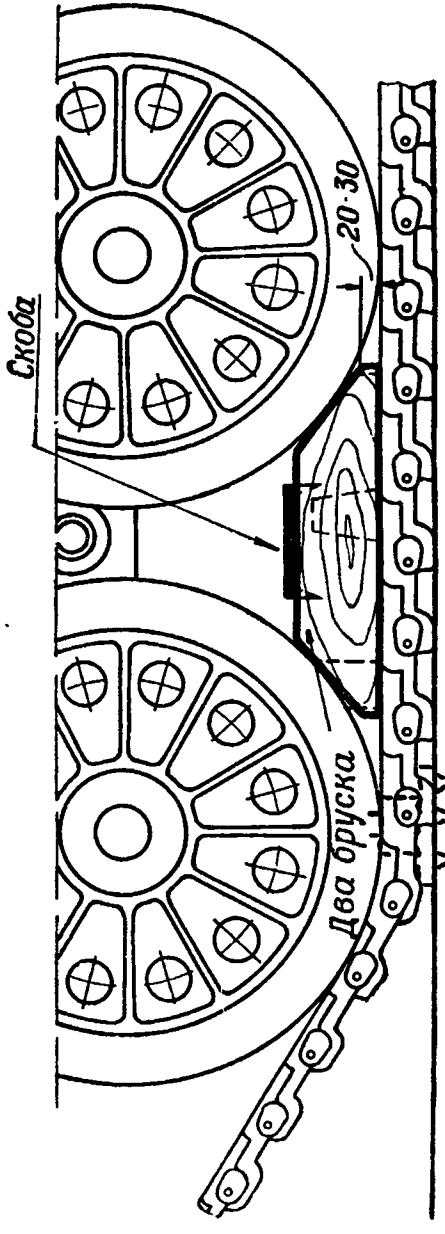


Рис. 30. Укладка продольных вкладышей (к § 4)

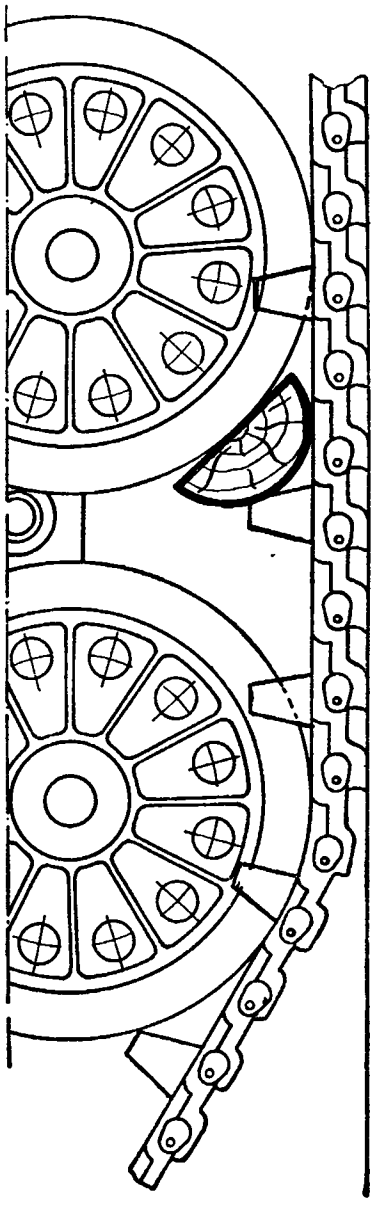


Рис. 31. Укладка поперечных вкладышей (к § 4)

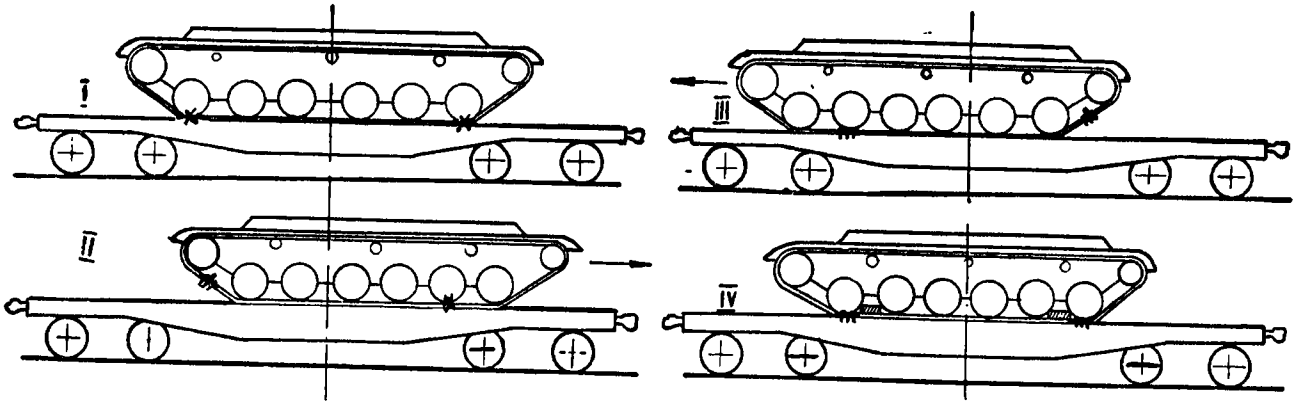


Рис. 32. Порядок крепления гусеничной машины с помошью упорных башмаков и вкладышей (к § 4):

I — у машины, установленной на платформе симметрично относительно ее продольной и поперечной осей, отмечаются траки гусениц под крайними опорными катками; II — машина передвигается вперед, в цевки или отверстия отмеченных траков вставляется пара башмаков; III — машина передвигается назад, вставляется вторая пара башмаков; IV — машина устанавливается в положение для перевозки (башмаки под крайними опорными катками), укладываются вкладыши

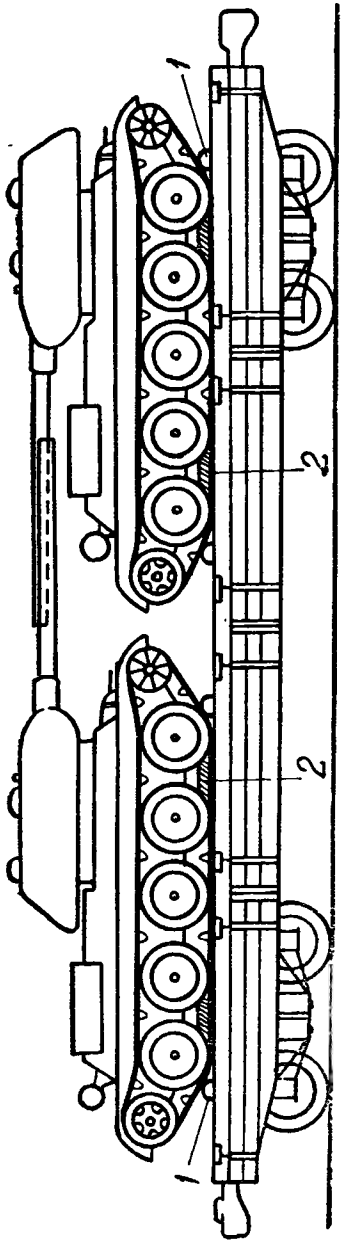


Рис. 33. Крепление на платформе танков с помощью упорных брусков и вкладышей:
1 — упорные бруски; *2* — продольные вкладыши (к § 5)

Таблица 3

Характеристика крепления на платформах танков и машин на их базе с помощью деревянных упорных брусков и деревянных вкладышей

Упорные бруски		Вкладыши			Скобы			
длина в *мм*	количество на машину	тип	количество на машину	размеры в *мм*	на упорный брусок	на вкладыши	для дополнительного крепления от поперечных смещений*	всего на машину
Тяжелые танки и машины на их базе								
700—750	4	Продольные	8	Длина по месту, толщина 100—150, ширина 100—150	3	4	—	16
Средние танки и машины на их базе								
450—600	4	Продольные**	8	Длина по месту, толщина 100—150, ширина 100—150	3	4	—	16

Упорные бруски		Вкладыши			Скобы			
длина в *мм*	количество на машину	тип	количество на машину	размеры в *мм*	на упорный брусок	на вкладыши	для дополнительного крепления от поперечных смещений*	всего на машину
Легкие танки, плавающие бронетранспортеры и машины на их базе								
300—400	4	Поперечные	4	Длина 300—400, толщина 90—120	2	—	8	16

* См. § 6.
** Могут быть заменены поперечными.

§ 6. При всех способах крепления машины с широким корпусом и узкими гусеничными лентами (легкие танки, плавающие бронетранспортеры и машины на их базе) дополнительно закрепляются от поперечных смещений с помощью строительных скоб. Скобы попарно забиваются в пол платформы с внутренней стороны гусениц, перпендикулярно к ним, против крайних опорных катков (рис. 34). Между скобами в каждой паре расстояние должно быть равно 200 *мм*. Ближний к гусенице рог скобы забивается наполовину, а дальний — полностью. Зазор между гусеницей и скобами — 10—15 *мм*.

§ 7. **Тяжелые артиллерийские тягачи АТ-Т и машины на их базе** могут закрепляться на платформах деревянными упорными брусками и проволочными растяжками (так же, как танки, — см. § 3) или упорными брусками, продольными деревянными вкладышами и дополнительно скобами (табл. 4). Вкладыши укладываются, как показано на рис. 30, скобы забиваются так же, как при креплении легких танков (см. § 6, рис. 34).

Как при первом, так и при втором способе каждая машина, закрепленная на платформе, должна быть поставлена на низшую передачу и заторможена.

Оба способа могут применяться круглый год при перевозке машин в составе воинских эшелонов. При перевозке транспортами первый способ крепления применяется круглый год, а второй — круглый год, если транспорт имеет в своем составе 10 и более вагонов (в двухосном исчислении) и следует с сопровождающими (караулом).

§ 8. **Гусеничные тракторы, средние и легкие артиллерийские тягачи** могут закрепляться на платформах деревянными упорными брусками и проволочными растяжками (так же, как танки, — см. § 3) или упорными и боковыми брусками (табл. 5).

Независимо от способа крепления каждая машина на платформе должна быть поставлена на низшую передачу и заторможена.

Оба способа могут применяться круглый год при перевозке машин в составе воинских эшелонов. При перевозке транспортами первый способ крепления приме-

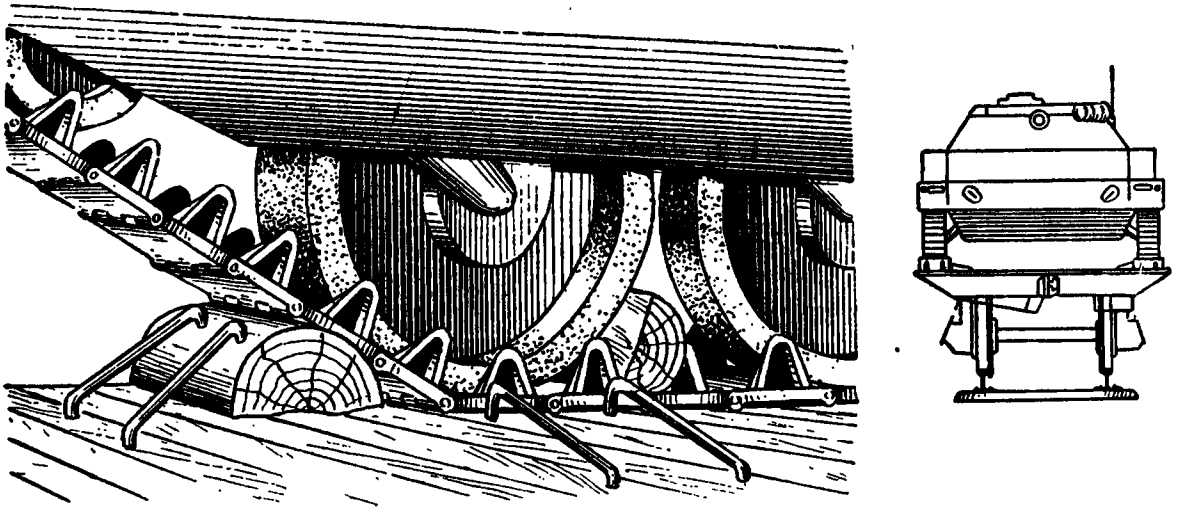


Рис. 34. Дополнительное крепление скобами машины с широким корпусом и узкими гусеницами (к § 6)

няется круглый год, а второй (упорными и боковыми брусками) — круглый год, если транспорт имеет в своем составе 10 и более вагонов (в двухосном исчислении) и следует с сопровождающими (караулом).

При креплении машин вторым способом гусеницы подклиниваются поперечными упорными брусками, боковые бруски укладываются с наружной (или внутрен-

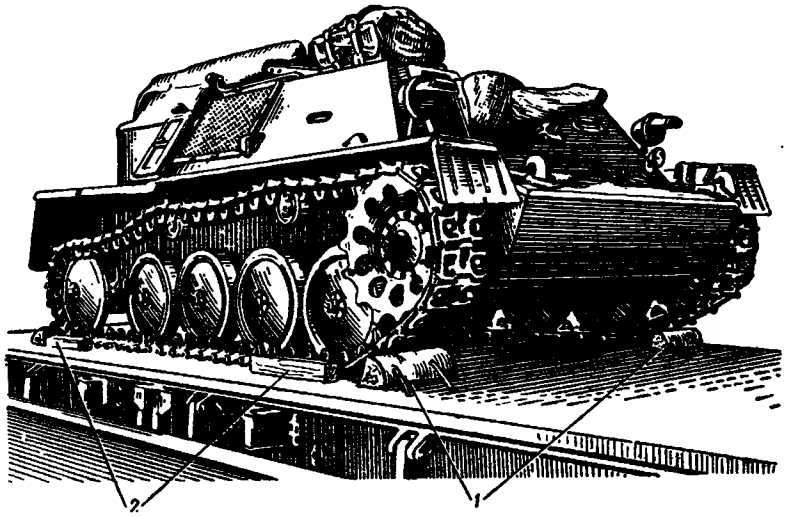


Рис. 35. Крепление на платформе легкого артиллерийского тягача с помощью упорных и боковых брусков:

1 — упорные бруски; *2* — боковые бруски (к § 8)

ней) стороны обеих гусениц около крайних опорных катков (рис. 35). Упорные бруски прибиваются к полу платформы скобами, боковые — гвоздями.

Упорные бруски со стороны гусениц должны иметь высоту (толщину) не менее 135 *мм*, длина брусков должна быть не менее ширины гусениц, ширина — 120—180 *мм*. Длина боковых брусков — 350—400 *мм*, высота около гусеницы — 80—120 *мм*, ширина — 100—120 *мм*.

Таблица 4

Характеристика крепления на платформах тяжелых артиллерийских тягачей АТ-Т и машин на их базе

Способ крепления	Упорные бруски		Скобы				Проволока $d=6$ мм				Вкладыши	
	длина в мм	количество на машину	на упорный брусок	на вкладыши	для дополнительного крепления от поперечных смещений	всего на машину	количество растяжек на машину	нитей в каждой растяжке	расход на машину: кг	расход на машину: пог. м	количество на машину	размеры в мм
Деревянными упорными брусками и проволочными растяжками	550	4	3	—	—	12	4	5	12,5	55	—	—
Упорными брусками, продольными деревянными вкладышами и дополнительно скобами	550	4	3	4	8	24	—	—	—	—	8	Длина по месту, толщина 100—150, ширина 100—150

Таблица 5

Характеристика крепления на платформах гусеничных тракторов, средних и легких артиллерийских тягачей

Марка машины	Способ крепления	Упорные бруски		Скобы		Проволока $d=6$ мм				Количество боковых брусков на машину	Гвозди $l=150$—175 мм	
		длина в мм	количество на машину	на упорный брусок	всего на машину	количество растяжек на машину	нитей в каждой растяжке	расход на машину				
								кг	пог. м		на боковой брусок	всего на машину
АТ-С, С-140	Упорными брусками и проволочными растяжками	500—550	4	2	8	4	4	8,8	40	—	—	—
С-65, С-80, С-100		400—500	4	2	8	4	3	6,6	30	—	—	—
АТ-Л, АТ-П, С-60, ДТ-54, КД-35		350—500	4	2	8	4	2	4,4	20	—	—	—

Марка машины	Способ крепления	Упорные бруски		Скобы		Проволока $d=6$ мм				Количество боковых брусков на машину	Гвозди $l=150$—175 мм	
		длина в мм	количество на машину	на упорный брусок	всего на машину	количество растяжек на машину	нитей в каждой растяжке	расход на машину			на боковой брусок	всего на машину
								кг	пог. м			
АТ-С, С-140	Упорными и боковыми брусками	500—550	4	2	8	—	—	—	—	4	3	12
С-65, С-80, С-100		400—500	4	2	8	—	—	—	—	4	3	12
АТ-Л, АТ-П, С-60, ДТ-54, КД-35		350—500	4	2	8	—	—	—	—	4	3	12

2. КРЕПЛЕНИЕ НА ПЛАТФОРМАХ КОЛЕСНЫХ МАШИН, УСТАНОВЛЕННЫХ ГОРИЗОНТАЛЬНО

§ 9. Крепление на платформах **автомобилей, колесных бронетранспортеров и автоприцепов,** установленных горизонтально, может производиться одним из следующих способов:

— с помощью деревянных упорных брусков и проволочных или тросовых растяжек (§ 11);

— с помощью деревянных продольных упорных и боковых брусков (§ 12);

— с помощью деревянных брусков, укладываемых «полуклеткой» (§ 13).

По первому способу могут закрепляться все колесные машины, по второму — все колесные машины, кроме тяжелых (весом более 12 *т*) и громоздких (автомобили ЯАЗ-214, длиннобазные прицепы и др.), а также тех специальных автомобилей, перевозка которых над сцеплением платформ не разрешается (аппаратные машины радиостанций, автолаборатории и др.). Брусками, укладываемыми «полуклеткой», разрешается крепить грузовые автомобили типа ГАЗ-63, ЗИЛ-164, ЗИЛ-157 и другие соответствующие им по весу, в том числе и специальные, кроме тех, перевозка которых над сцеплением платформ не разрешается.

Все три способа крепления могут применяться круглый год при перевозке машин в составе воинских эшелонов. При перевозке транспортами первый способ применяется круглый год, а второй и третий — круглый год, если транспорт имеет в своем составе 10 и более вагонов (в двухосном исчислении) и следует с сопровождающими (караулом).

§ 10. Каждая машина, погруженная на платформу и закрепленная одним из перечисленных в § 9 способов, должна быть поставлена на низшую передачу и заторможена. У автомобилей с двумя или тремя ведущими мостами, установленных над сцеплением платформ, передний мост выключается.

§ 11. По первому способу крепление машины производится подклиниванием колес деревянными

упорными брусками и увязкой проволочными или тросовыми растяжками (рис. 36).

Упорные бруски (полукругляк, четвертушки поленьев, обрезки шпал и др.) укладываются длинной стороной поперек платформы, плотно подгоняются к покрышкам колес и прибиваются к полу платформы гвоздями. Длина брусков берется несколько большей, чем ширина покрышек колес машины (для подклинивания двускатных колес — ширины двух покрышек), ширина — 120—200 *мм* и высота (толщина) — 75—150 *мм* в зависимости от веса машины.

При весе двухосной машины до 5,5 *т* передние и задние колеса подклиниваются с наружных сторон (4 бруска на машину), а при весе 5,5 *т* и более — с обеих сторон (8 брусков на машину). У трехосных машин всегда с обеих сторон подклиниваются передние колеса и с наружных сторон — колеса среднего и заднего мостов. Колеса одноосных прицепов подклиниваются с двух сторон.

У двухосных машин, установленных над сцеплением платформ, подклиниваются с обеих сторон только задние колеса, у трехосных машин при такой установке с наружных сторон подклиниваются только колеса среднего и заднего мостов; параллельно передним колесам в этих случаях с наружных сторон на расстоянии 20—30 *мм* от боковой поверхности покрышек к полу платформы прибиваются (каждый четырьмя гвоздями) продольные направляющие бруски сечением не менее 75 × 75 *мм* и длиной 300—400 *мм*.

Количество гвоздей на упорный брусок зависит от веса машины, числа упорных брусков на машину и размера гвоздей.

При подклинивании колес машины четырьмя брусками каждый из них прибивается: при весе машины до 2,5 *т* — двумя гвоздями, от 2,5 до 4 *т* — тремя, от 4 до 5,5 *т* — четырьмя гвоздями; при подклинивании восемью брусками каждый из них прибивается: при весе машины от 5,5 до 7 *т* — тремя гвоздями, от 7 до 12 *т* — четырьмя, от 12 до 16 *т* — пятью гвоздями длиной 150—225 *мм* и диаметром 5 — 7 *мм*.

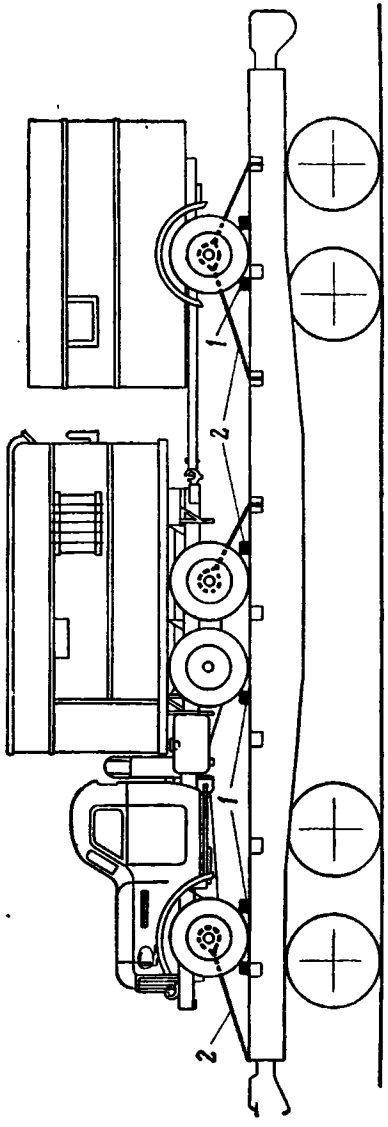


Рис. 36. Крепление на платформе специального автомобиля с прицепом с помощью упорных брусков и проволочных или тросовых растяжек:

1 — упорные бруски; *2* — проволочные или тросовые растяжки (к § 11)

Каждая машина, помимо закрепления упорными брусками, увязывается на платформе проволочными или тросовыми растяжками.

Растяжки ставятся так, чтобы угол между растяжкой и полом платформы и угол между растяжкой и продольной осью платформы в плане был не более 45°. Растяжки не должны касаться покрышек машины и острых металлических деталей платформы и машины. Закрепление растяжек на машинах производится за буфера, полуоси мостов, буксирные крюки, рамы и т. п.; наиболее целесообразно закрепление за неподрессоренные части. На машинах, установленных над сцеплением платформ, все растяжки закрепляются за полуоси задних (или средних и задних) мостов. Противоположные концы растяжек закрепляются за торцовые и боковые стоечные скобы и кронштейны платформ. Закреплять растяжки за увязочные кольца и другие детали платформ запрещается. На платформах с деревянными бортами растяжки пропускаются под бортами.

Количество нитей в проволочных растяжках зависит от веса закрепляемой машины и диаметра проволоки. При использовании проволоки диаметром 6 *мм* количество нитей в каждой растяжке должно быть не менее: при весе машины до 4 *т* — двух, от 4 до 7 *т* — трех, от 7 до 12 *т* — четырех, от 12 до 16 *т* — шести.

Нити в растяжках должны иметь одинаковую длину и одинаковое натяжение.

В комплект крепления каждой колесной машины входят 4 тросовые растяжки (рис. 37)*.

Для установки каждой из четырех тросовых растяжек необходимо:

— вынуть стопорный шплинт талрепа и с помощью ломика, продетого в скобу талрепа, вывинтить его винты до отказа;

— вынуть пальцы серег (нажать рукой на головку пальца до полного сжатия пружины и повернуть флажок вдоль оси пальца);

— закрепить цепные захваты за полуоси, буксирные крюки или другие части машины и за стоечные скобы или кронштейны платформы;

---

* Для некоторых особо тяжелых и громоздких машин в комплект может входить 6 и более растяжек.

— соединить цепные захваты при помощи серег с тросом и с талрепом;

— отрегулировать растяжку по длине с помощью клинового затвора, для чего сначала следует освободить трос (ударом молотка по концу клина), затем пропустить

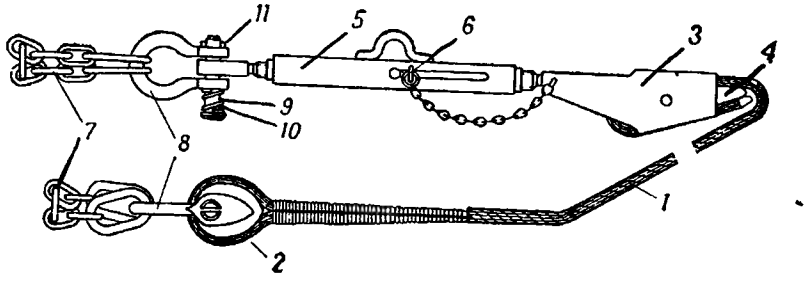


Рис. 37. Тросовая растяжка:

1 — трос; *2* — петля с коушем; *3* — обойма клинового затвора; *4* — клин; *5* — стяжная муфта (талреп); *6* — шплинт; *7* — цепные захваты; *8* — серьги; *9* — палец; *10* — пружина; *11* — флажок (к § 11)

его через обойму затвора в ту или другую сторону и натяжением свободного конца защемить клином затвора (эту операцию необходимо выполнять в брезентовых рукавицах, так как трос может иметь обрывы отдельных нитей и без рукавиц можно поранить руки);

— окончательно натянуть растяжку талрепом при помощи ломика;

— застопорить винт талрепа, вставив в его отверстие шплинт.

Снятие растяжек производится в обратном порядке.

Характеристика крепления с помощью деревянных упорных брусков и проволочных или тросовых растяжек автомобилей наиболее распространенных марок, установленных на платформах горизонтально, приводится в табл. 6. Автомобили других марок, специальные автомобили, бронетранспортеры и другие колесные машины крепятся так же, как соответствующие им по весу автомобили, перечисленные в таблице.

Таблица 6

Характеристика крепления на платформах автомобилей с помощью деревянных упорных брусков и проволочных или тросовых растяжек

Детали крепления	Марки автомобилей и их вес										
	ГАЗ-69—1,5 *т*	ГАЗ-63		ЗИЛ-164		ЗИЛ-157		МАЗ-200		ЯАЗ-210 (порожний) —11,3 *т*	ЯАЗ-210Г —12,4 *т*
		порожний —3,2 *т*	груженый —5,4 *т*	порожний —4,1 *т*	груженый —8,3 *т*	порожний —5,5 *т*	груженый —10,4 *т*	порожний —6,4 *т*	груженый —13,6 *т*		
Упорных брусков на машину	4	4	4	4	8	8	8	8	8	8	8
Минимальные размеры упорных брусков в *мм*:											
длина	300	300	300	600***	600***	400	400	650***	650***	650***	650***
ширина	120	120	120	150	150	150	150	200	200	200	200
высота (толщина)	75	100	100	120	120	135	135	150	150	150	150
Гвоздей (длиной 150—225 *мм*) на брусок*	2	3	4	4	4	3	4	3	5	4	5
Всего гвоздей на машину	8	12	16	16	32	24	32	24	40	32	40

Детали крепления	Марки автомобилей и их вес										
	ГАЗ-69 — 1,5 *т*	ГАЗ-63		ЗИЛ-164		ЗИЛ-157		МАЗ-200		ЯАЗ-210 (порожний) — 11,3 *т*	ЯАЗ-210Г — 12,4 *т*
		порожний — 3,2 *т*	груженый — 5,4 *т*	порожний — 4,1 *т*	груженый — 8,3 *т*	порожний — 5,5 *т*	груженый — 10,1 *т*	порожний — 6,4 *т*	груженый — 13,6 *т*		
Растяжек на машину	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Нитей** в каждой проволочной растяжке из проволоки диаметром 6 *мм*	2	2	3	3	4	3	4	3	6	4	6
Расход проволоки на машину:											
кг	4,4	4,4	6,6	6,6	8,8	6,6	8,8	6,6	13,2	8,8	13,2
пог. м	20	20	30	30	40	30	40	30	60	40	60

* Минимальная длина гвоздей должна быть равна толщине упорных брусков плюс 50 *мм*.

** По условиям равнопрочности каждые две нити проволоки диаметром 6 *мм* допускается заменять тремя нитями проволоки диаметром 5 *мм*.

*** Для подклинивания двускатных колес заднего (или среднего и заднего) моста. Для подклинивания передних колес длина брусков 300—400 *мм*.

§ 12. Крепление с помощью деревянных продольных упорных и боковых брусков (без растяжек). При этом способе упорные бруски, подклинивающие колеса машины, укладываются длинной стороной вдоль платформы, а боковые — вплотную к боковой поверхности покрышек передних и задних колес с наружной или внутренней стороны. Каждый упорный брусок прибивается к полу платформы пятью, а каждый боковой—тремя гвоздями длиной не менее 150 *мм*. Бруски должны иметь размеры не менее указанных на рис. 38.

При весе машины до 5,5 *т* для крепления ее требуется 4 упорных бруска, а при весе 5,5—12 *т* 8 брусков; во всех случаях вне зависимости от веса машины требуется 4 боковых бруска.

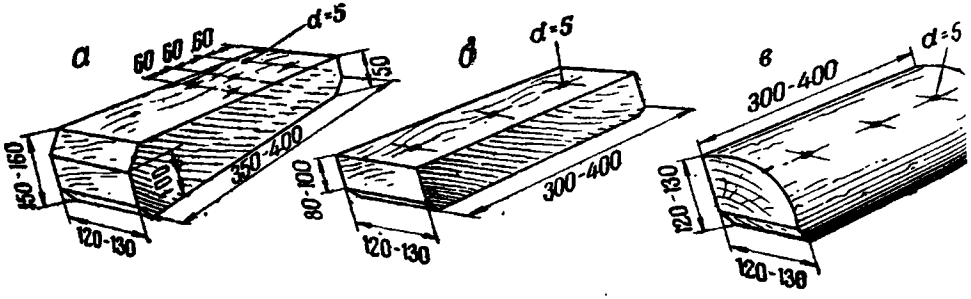


Рис. 38. Типовые продольный упорный и боковой бруски (к § 12)

Порядок укладки упорных и боковых брусков при креплении двухосных и трехосных машин различного веса показан на рис. 39 и 40. Боковые бруски у передних колес при размещении машины над сцеплением платформ укладываются не вплотную к боковой поверхности покрышек, а с зазором в 20—30 *мм*, т. е. являются направляющими.

Типовые продольные упорные и боковые бруски являются крепежными приспособлениями и используются

многократно. Изготовляются они отправителем (воинской частью, складом, базой) из здоровой древесины хвойных или лиственных пород, кроме ольхи, липы и осины. При изготовлении брусков в них должны просверливаться отверстия диаметром 5 *мм* для гвоздей.

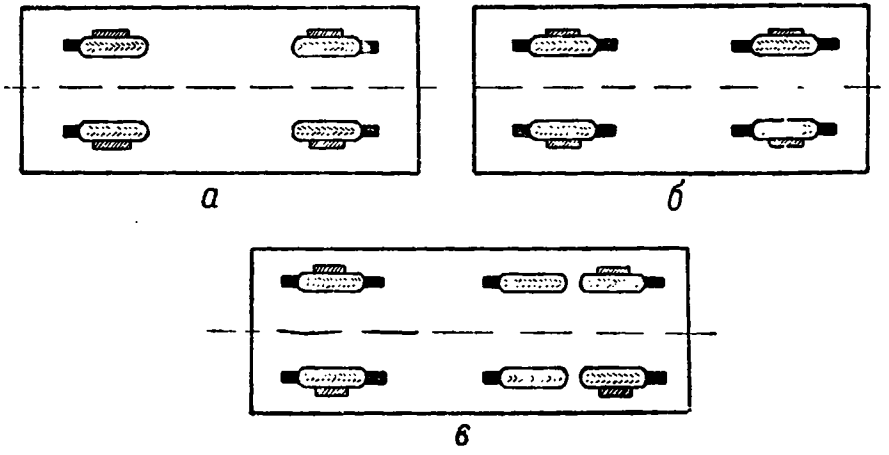


Рис. 39. Схемы укладки продольных упорных и боковых брусков при креплении на платформах колесных машин: *а* — двухосной весом до 5,5 *т*; *б* — двухосной весом 5,5 *т* и более; *в* — трехосной (при двускатных колесах заднего или среднего и заднего мостов упорные бруски укладываются у наружных скатов) (к § 12)

Допускается изготовление брусков из круглых поленьев и полукругляка, предоставляемых железной дорогой для крепления боевой техники эшелона.

§ 13. Крепление деревянными брусками, укладываемыми «полуклеткой» (без растяжек), производится следующим образом: с обеих боковых сторон всех колес двухосных машин или колес передних и задних мостов трехосных машин вплотную к покрышкам укладываются и прибиваются к полу платформы гвоздями продольные бруски; пара продольных брусков связывается поверху поперечным упорным бруском, который укладывается на продольные бруски

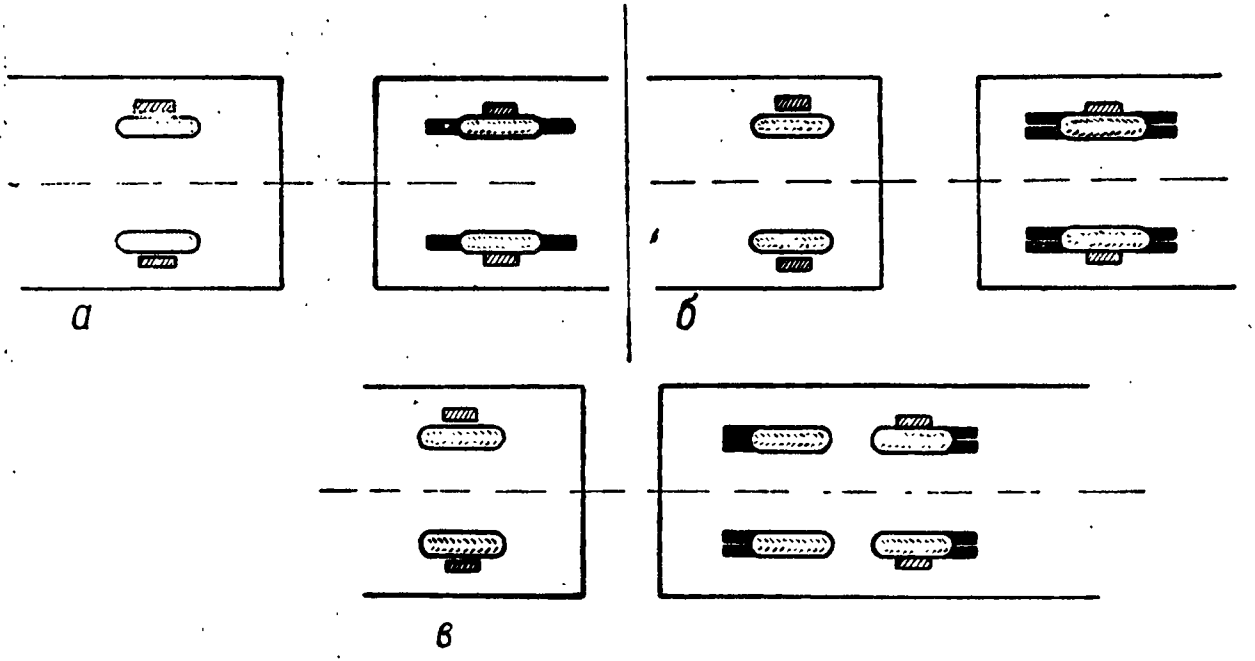


Рис. 40. Схемы укладки продольных упорных и боковых брусков при креплении установленных над сцеплением платформ колесных машин:

а — двухосной весом до 5,5 *т*; *б* — двухосной весом 5,5 *т* и более; *в* — трехосной (при двускатных колесах заднего или среднего и заднего мостов упорные бруски укладываются по одному у каждого ската) (к § 12)

снаружи колеса вплотную к покрышке и прибивается к ним гвоздями (рис. 41).

При установке над сцеплением платформ у двухосных машин брусками, укладываемыми «полуклеткой», закрепляются с обеих сторон задние колеса, а у трехосных машин — с наружных сторон колеса среднего и заднего мостов. Около передних колес прибиваются направляющие бруски (рис. 41).

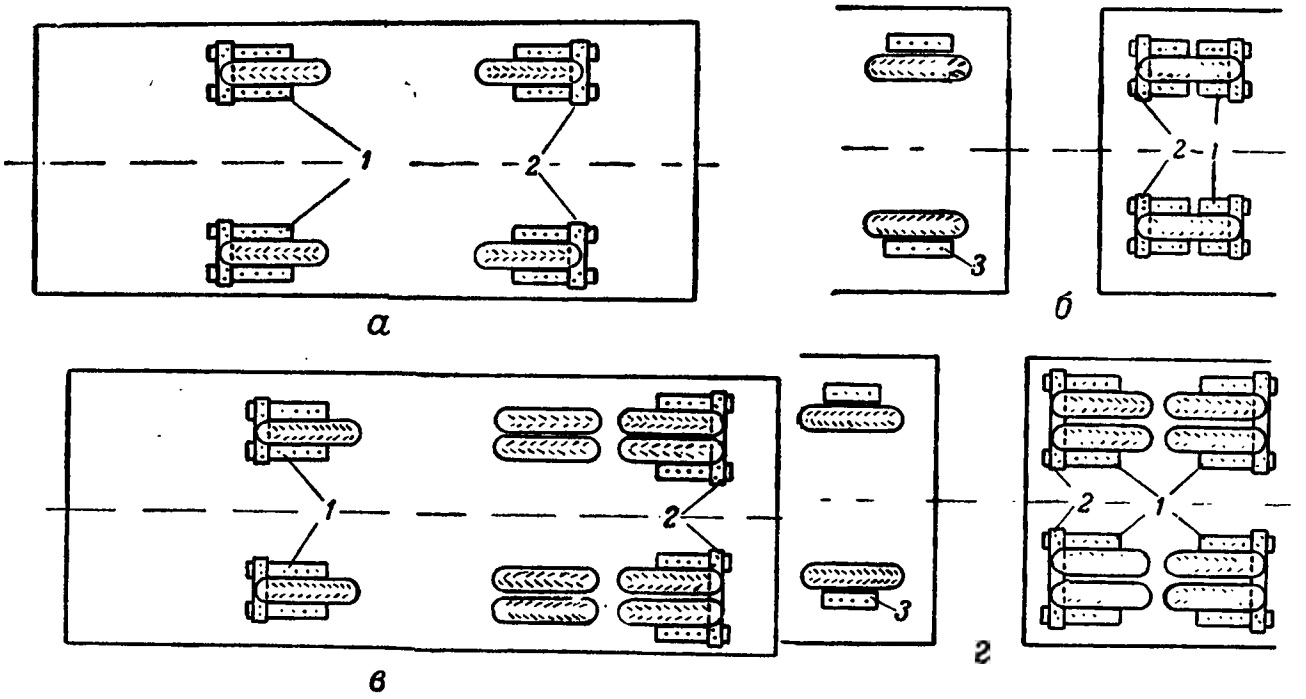
В зависимости от диаметра колес машины длина продольных брусков принимается равной 350—500 *мм*. Длина поперечных упорных брусков зависит от ширины покрышки или ширины двух покрышек двускатных колес. Толщина и ширина брусков должны быть не менее 80—100 *мм*. Каждый продольный и каждый поперечный упорный брусок прибивается четырьмя гвоздями длиной не менее 150 *мм*.

§ 14. **Автопоезда** (автотягачи седельного типа с полуприцепами) закрепляются на платформах упорными брусками и растяжками (проволочными или тросовыми) или продольными упорными и боковыми брусками.

При креплении упорными брусками и растяжками все колеса автопоезда подклиниваются с обеих сторон (12 брусков на автопоезд); четырьмя растяжками увязывается автотягач и четырьмя — полуприцеп (рис. 42). Размеры брусков, количество гвоздей на брусок и сечение проволочных растяжек принимаются в зависимости от веса автотягача и полуприцепа применительно к нормам, приведенным в § 11.

При креплении продольными упорными и боковыми брусками первые укладываются с обеих сторон всех колес автопоезда (12 брусков на автопоезд), а боковые бруски — у передних и задних колес автотягача и колес полуприцепа (6 брусков на автопоезд).

Оба способа могут применяться круглый год при перевозке автопоездов в составе воинских эшелонов. При перевозке транспортами первый способ крепления применяется круглый год, а второй (продольными упорными и боковыми брусками) — круглый год, если транспорт имеет в своем составе 10 и более вагонов (в двухосном исчислении) и следует с сопровождающими (караулом).



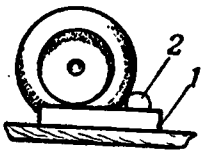


Рис. 41. Схемы крепления на платформах колесных машин с помощью брусков, укладываемых «полуклеткой»:

а — двухосной машины на платформе; *б* — двухосной, установленной над сцеплением платформ; *в* — трехосной машины на платформе; *г* — трехосной, установленной над сцеплением платформ; *1* — продольные бруски; *2* — упорные бруски; *3* — направляющие бруски (к § 13)

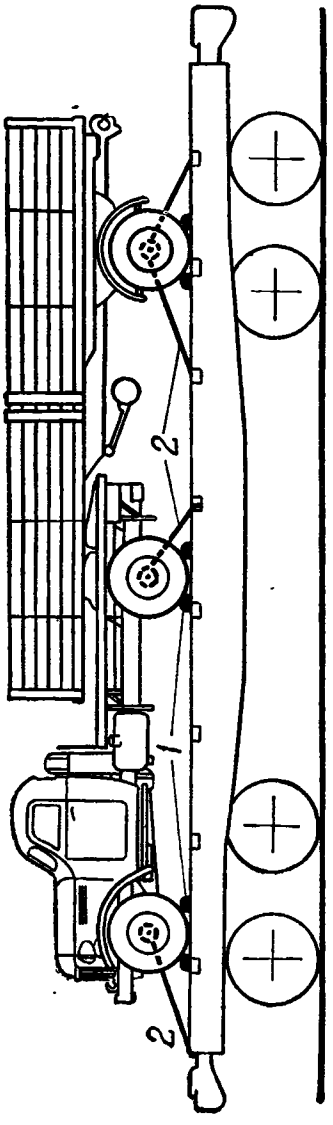


Рис. 42. Крепление на платформе автопоезда с помощью упорных брусков и растяжек:

1 — упорные бруски; *2* — растяжки (проволочные или тросовые) (к § 14)

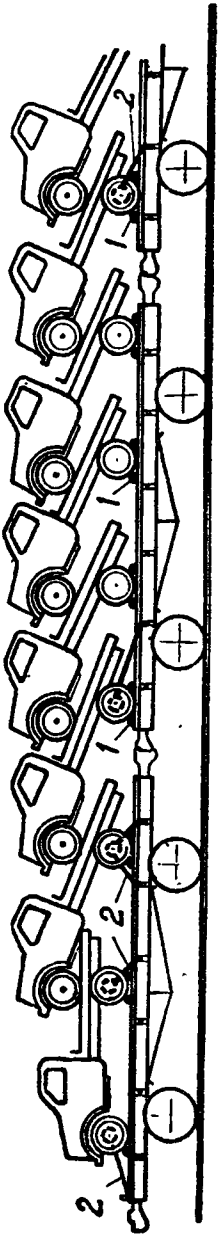


Рис. 43. Крепление на сцепе платформ грузовых автомобилей, погруженных в наклонном положении:
1 — упорные бруски; *2* — проволочные растяжки (к § 15)

3. КРЕПЛЕНИЕ НА ПЛАТФОРМАХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ПОГРУЖЕННЫХ В НАКЛОННОМ ПОЛОЖЕНИИ

§ 15. Крепление порожних грузовых автомобилей, погруженных в наклонном положении на сцепы платформ, производится следующим порядком.

У первого автомобиля, установленного в горизонтальном положении, задние колеса подклиниваются деревянными упорными брусками с двух сторон, а передние — с наружных сторон. У наклонно установленных автомобилей подклиниваются с обеих сторон только задние колеса. Четырьмя проволочными растяжками увязываются горизонтально установленный автомобиль, первый и последний наклонно установленные автомобили; двумя растяжками, направленными в сторону, противоположную мотору, увязываются автомобили, расположенные над сцеплениями платформ (рис. 43).

Характеристика крепления наклонно погруженных автомобилей приведена в табл. 7.

Таблица 7

Характеристика крепления на платформах грузовых автомобилей, погруженных в наклонном положении

Марки автомобилей	Вес в *т*	Количество гвоздей d=5,5—6 *мм* и l=175—200 *мм* на один упорный брусок	Количество нитей в растяжке из проволоки d=6 *мм* для увязки			
			автомобиля, установленного горизонтально	первого наклонно установленного автомобиля*	последнего наклонно установленного автомобиля*	автомобиля, установленного над сцеплением
ГАЗ-51, ГАЗ-63, Урал ЗИС-5	3—3,8	4	2	2/3	3/2	2
Урал ЗИС-355, ЗИЛ-150, ЗИЛ-164	3,9—4,1	5	2	3/4	3/4	2
ЗИЛ-151, ЗИЛ-157, МАЗ-200	4,2—6,4	6	2	4/6	6/4	2

* В числителе указано количество нитей проволоки в растяжках, направленных в сторону мотора, в знаменателе — в растяжках, направленных в противоположную сторону.

4. КРЕПЛЕНИЕ НА ПЛАТФОРМАХ ОРУДИЙ НАЗЕМНОЙ И ЗЕНИТНОЙ АРТИЛЛЕРИИ

§ 16. Крепление **орудий наземной артиллерии среднего калибра** производится применительно к креплению колесных машин всеми способами (см. §§ 11, 12 и 13). При всех способах сошник лафета орудия дополнительно закрепляется двумя боковыми брусками (рис. 44); каждый из этих брусков прибивается к полу платформы тремя гвоздями.

Орудия наземной артиллерии крупных калибров закрепляются на платформах по особым правилам.

§ 17. Орудия зенитной артиллерии среднего и малого калибров закрепляются на платформах одним из следующих способов:

— с помощью упорных брусков и растяжек (проволочных или тросовых) применительно к креплению колесных машин (см. § 11);

— с помощью продольных брусков (подкладок), укладываемых под тарели и опорную плиту орудия, перевозимого в полубоевом положении (§ 18);

— с помощью строительных скоб, закрепляющих тарели орудия, перевозимого в полубоевом положении (§ 19).

Все три способа крепления могут применяться круглый год при перевозке орудий в составе воинских эшелонов. При перевозке транспортами первый способ применяется круглый год, а второй и третий — круглый год, если транспорт имеет в своем составе 10 и более вагонов (в двухосном исчислении) и следует с сопровождающими (караулом).

§ 18. При креплении по второму способу артиллерийская система опускается опорной плитой, тарелями переднего и заднего домкратов и боковых аутригеров на продольные подкладки из обрезков досок толщиной 50—70 *мм*, прибитые к полу платформы каждая четырьмя гвоздями длиной не менее 150 *мм* (рис. 45). Колеса при этом разгружены и не закрепляются. Длина подкладок под тарелями должна быть равна внутреннему диаметру последних, а длина подкладки под плиту 800—1000 *мм*, ширина 150—200 *мм*.

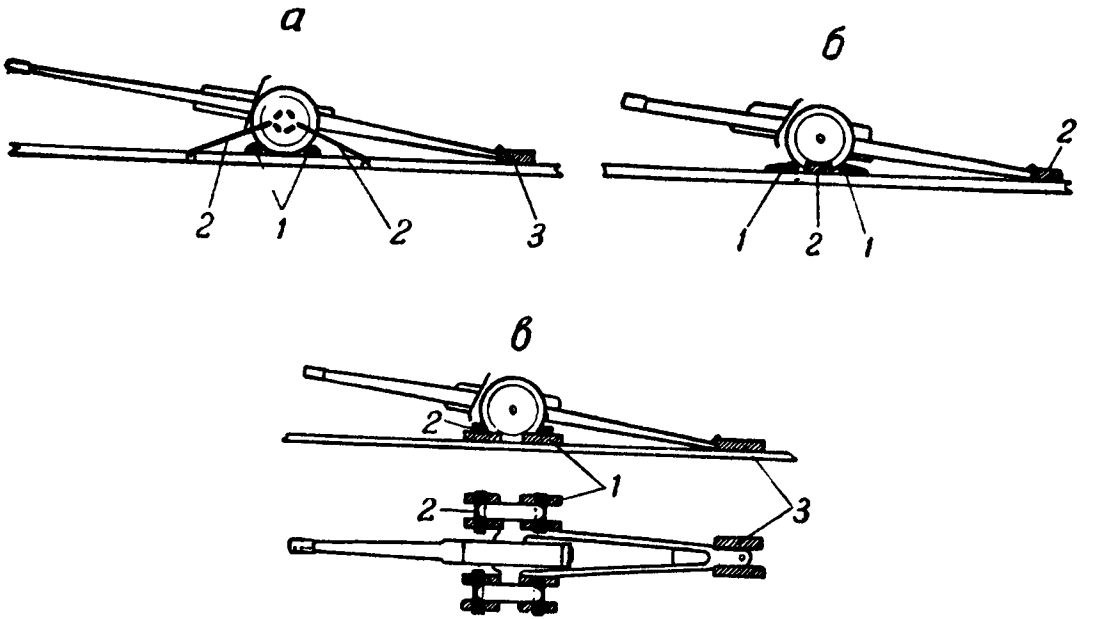


Рис. 44. Крепление на платформах орудий наземной артиллерии среднего калибра:

а — упорными брусками и проволочными или тросовыми растяжками (*1* — упорные бруски; *2* — растяжки; *3* — боковые бруски); *б* — продольными упорными и боковыми брусками (*1* — упорные бруски; *2* — боковые бруски); *в* — брусками, укладываемыми «полуклеткой» (*1* — продольные бруски; *2* — поперечные упорные бруски; *3* — боковые бруски) (к § 16)

§ 19. При креплении строительными скобами артиллерийская система опорной плитой и всеми тарелями опускается непосредственно на пол платформы.

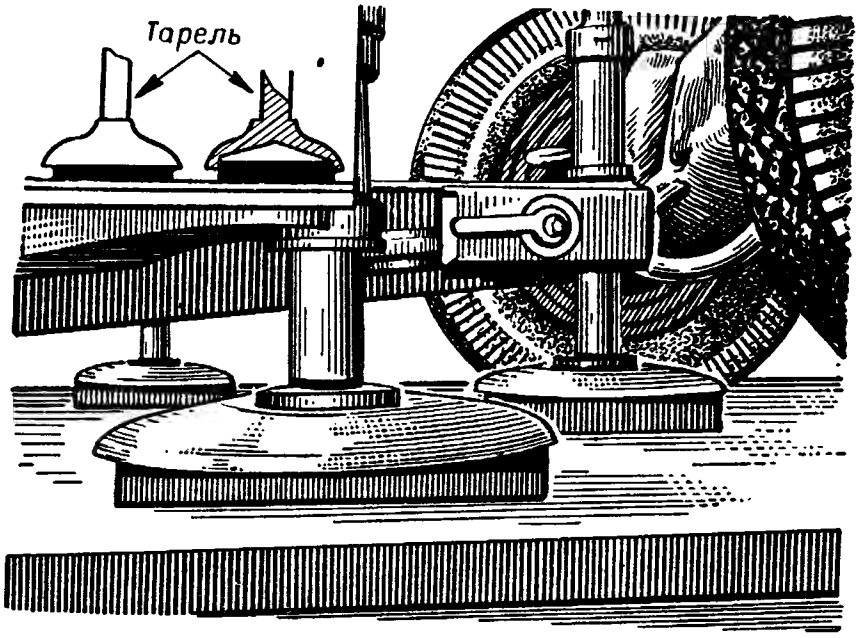


Рис. 45. Крепление на платформе зенитного орудия с помощью подкладок (к § 18)

Каждая тарель закрепляется двумя скобами с диаметром стержня 12—15 *мм*, вбиваемыми в пол платформы (рис. 46). Скобы следует располагать преимущественно поперек досок пола платформы.

5. КРЕПЛЕНИЕ В ПОЛУВАГОНАХ КОЛЕСНЫХ МАШИН И АРТИЛЛЕРИЙСКИХ ОРУДИЙ

§ 20. **Автомобили, бронетранспортеры и орудия наземной артиллерии среднего калибра** в полувагонах закрепляются с помощью проволочных или тросовых растяжек (§ 21) или с помощью деревянных брусков, укладываемых «клеткой» (§ 22).

Оба способа могут применяться круглый год при перевозке автомобилей, бронетранспортеров и орудий в составе воинских эшелонов. При перевозке транспортами первый способ крепления применяется круглый год, а второй (брусками, укладываемыми «клеткой») — круг-

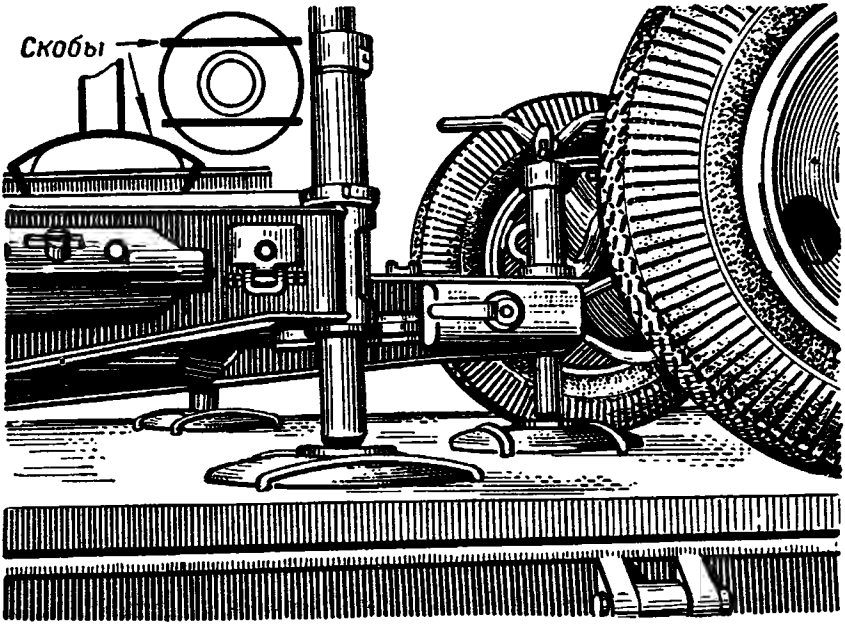


Рис. 46. Крепление на платформе зенитного орудия с помощью строительных скоб (к § 19)

лый год, если транспорт имеет в своем составе 10 и более вагонов (в двухосном исчислении) и следует с сопровождающими (караулом).

§ 21. При креплении по первому способу каждый автомобиль, бронетранспортер или каждое орудие увязывается четырьмя проволочными или тросовыми растяжками; сошник орудия дополнительно увязывается двумя растяжками.

Проволочные растяжки из проволоки диаметром 6 *мм* делаются: при весе машины или орудия до 7 *т* — в 4 нити, при весе 7 *т* и более — в 6 нитей; растяжки сошника

орудия делаются в 2 нити. Верхними концами растяжки закрепляются за полуоси мостов, буксирные крюки, буфера, рамы и другие части машин или орудий, а нижними — за крепежные косынки, увязочные кольца, лесные скобы, а также за буферные брусья полувагонов, имевших ранее буфера. В последнем случае растяжки пропускаются через отверстия для буферных стержней.

При размещении в полувагоне двух автомобилей или бронетранспортеров они связываются между собой накрест двумя проволочными растяжками в 4 нити каждая.

§ 22. Крепление с помощью деревянных брусков, укладываемых «клеткой», производится следующим образом: с обеих сторон всех колес двухосного автомобиля или бронетранспортера, передних и задних колес трехосной машины или колес орудия вплотную к покрышкам между гофрами пола полувагона укладываются поперечные упорные бруски; каждая пара этих брусков скрепляется между собой поверху двумя продольными брусками (рис. 47). Упорные бруски должны быть толщиной не менее 135 *мм* и длиной на 200—250 *мм* больше, чем ширина покрышек. Продольные бруски (планки) могут изготовляться из обрезков досок толщиной не менее 50 *мм*, ширина их 100—120 *мм*, длина — по месту. Каждый продольный брусок прибивается к упорным брускам четырьмя гвоздями (по два гвоздя с каждой стороны) длиной не менее 150 *мм*.

§ 23. **Орудия зенитной артиллерии среднего и малого калибра** в полувагонах могут закрепляться одним из следующих способов:

— с помощью проволочных или тросовых растяжек применительно к креплению автомобилей и бронетранспортеров (см. § 21);

— с помощью деревянных брусков, укладываемых «клеткой», применительно к креплению автомобилей и бронетранспортеров (см. § 22);

— с помощью деревянных брусков (подкладок), укладываемых под тарели орудия, перевозимого в полубоевом положении (§ 24).

Все три способа крепления могут применяться круглый год при перевозке орудий в составе воинских эшелонов. При перевозке транспортами первый способ применяется круглый год, а второй и третий — круглый год,

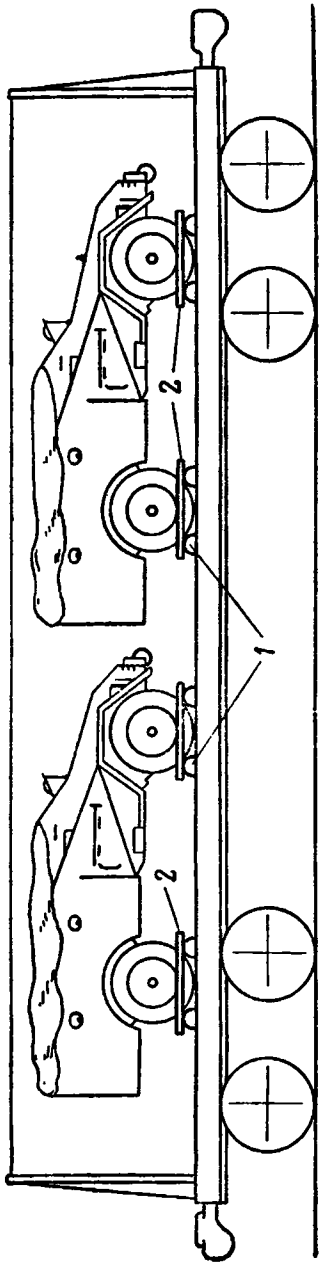


Рис. 47. Крепление в полувагоне бронетранспортеров с помощью брусков, уложенных «клеткой»:

1 — упорные бруски; *2* — продольные планки (к § 22)

если транспорт имеет в своем составе 10 и более вагонов (в двухосном исчислении) и следует с сопровождающими (караулом).

§ 24. При креплении с помощью деревянных брусков (подкладок) артиллерийская система опускается опорной плитой, тарелями переднего и заднего домкратов и боковых аутригеров на подкладки, уложенные между гофрами пола полувагона. Толщина подкладок должна быть на 30—40 *мм* больше высоты гребней гофрированного пола, а длина — такой же, как при креплении на платформах (см. § 18).

Приложение 21

(к ст. 131)

ПРИМЕРНЫЕ НОРМЫ РАСХОДА МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ БОЕВОЙ ТЕХНИКИ НА СУДАХ

Наименование боевой техники	Потребность на единицу				
	клиньев в шт.	брусьев в шт.	гвоздей длиной 175 *мм* в шт.	скоб строительных в шт.	троса или проволоки при креплении на палубе в *пог. м*
Автомобили легковые . .	4/8	—	4/8	—	—/14—16
Автомобили грузовые . .	4/0	—/4—8	4/—	—/4—8	—/20—25
Машины гусеничные . . .	—	4/4	—	4/4	—/20—30
Артиллерийские орудия	4/—	—/4	4/—	—/4	—/16—20

Примечания: 1. В числителе указана потребность в материалах для крепления на речных судах, в знаменателе — на морских судах и на речных судах при плавании по крупным водохранилищам.

2. Потребность в тросе или проволоке для крепления боевой техники в трюме уменьшается примерно в 4 раза против указанной в таблице.

Приложение 22

(к ст. 153)

СИГНАЛЫ ОСТАНОВКИ ПОЕЗДА, ТРЕВОГ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛИ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СССР

(извлечения из Инструкции по сигнализации на железных дорогах СССР)

СИГНАЛЫ ОСТАНОВКИ ПОЕЗДА

Для остановки поезда подается сигнал «Стой»: красный огонь светофора или семафора; горизонтальное положение крыла семафора, прямоугольный щит красного цвета (или красный флаг на шесте) днем и красный огонь фонаря на шесте ночью; развернутый красный флаг или красный огонь ручного фонаря; красный огонь горящей факел-свечи; взрыв петарды; красный огонь фонаря гидравлической колонки; хобот гидравлической колонки, повернутый поперек пути; три коротких звука ручного свистка духового рожка или свистка (тифона) локомотива; движением по кругу желтого флага, руки или какого-либо предмета днем и движением по кругу фонаря с огнем любого цвета ночью.

СИГНАЛЫ ТРЕВОГ

Сигналы тревог подаются гудками силовых установок, свистками локомотивов (моторвагонных поездов) и автодрезин, сиренами, духовыми рожками, воинскими сигнальными трубами, станционными колоколами, ударами в подвешенные буферные тарелки, куски рельсов и пр.

Все звуковые сигналы, по схемам обозначенные протяжными звуками, в случае подачи их ударами подаются перезвоном, т. е. часто следуемыми друг за другом ударами, короткие же звуки даются редкими ударами по числу необходимых коротких звуков.

1. **Сигнал общей тревоги** подается группами из одного длинного и трех коротких звуков по схеме

—•••—•••—•••

в следующих случаях:

а) при обнаружении на пути неисправности, угрожающей безопасности движения;

б) при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и вообще в тех случаях, когда требуется помощь.

2. **Сигнал пожарной тревоги** подается группами из одного длинного и двух коротких звуков по схеме

—••—••—

3. **Сигнал воздушной тревоги (ВТ)** подается рядом коротких звуков непрерывно в течение 3 минут по схеме

• • • • • • • •

На перегонах сигнал воздушной тревоги подается свистками локомотивов (моторвагонных поездов) и автодрезин: в воинских поездах — по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой части, а в других поездах — по распоряжению главного кондуктора или, в зависимости от обстановки, по усмотрению машиниста.

4. **Сигнал химического нападения (ХН)** подается группами из одного длинного и одного короткого звуков по схеме

—•—•—•

в следующих случаях:

а) на перегоне — свистками локомотивов (моторвагонных поездов) и автодрезин;

б) на станциях — ударами в кусок рельса, буферную тарелку и др. по той же схеме продолжительностью 1—2 минуты с периодическими повторениями.

5. **Об окончании воздушной тревоги (отбое ВТ) или отбое химического нападения (ХН)** работники железных дорог и пассажиры извещаются:

а) на станциях — через радиотрансляционную сеть и другие средства связи, включая посыльных;

б) в поездах, следующих по перегону, — по указанию главного кондуктора, передаваемому через должностных лиц поезда, и поездную радиотрансляционную сеть, а в воинских поездах — по указанию начальника эшелона средствами связи эшелона.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

Указатели «Заражено» устанавливаются на обочине земляного полотна на перегонах и станциях на расстоянии не более 50 *м* от границ зараженного участка. На перегонах, кроме того, с обеих сторон зараженного участка с правой стороны по направлению движения на расстоянии 1200 *м* от первых указателей «Заражено» устанавливаются вторые такие же указатели.

Перед первым по ходу поезда указателем «Заражено» машинист обязан подать сигнал химического нападения и проследовать зараженный участок с установленной скоростью.

Указатели имеют белый фон с черной надписью «Заражено» и изображением черепа.

Ночью указатели должны освещаться.

Приложение 23
(к ст. 180)

НОРМЫ ВЫДАЧИ ВОИНСКИМ ЭШЕЛОНАМ ТОПЛИВА И СВЕЧЕЙ

1. Топливо для отопления вагонов и судовых помещений (при печном отоплении)

Температура наружного воздуха в °С	Натурального топлива на одну печь в сутки				
	донецкие антрациты, силезские и кузнецкие угли в *кг*	кизеловские, черемховские, карагандинские и хакасские угли в *кг*	тквибульские, ткварчельские, среднеазиатские угли, импортный брикет в *кг*	артемовские и букачевские угли в *кг*	дрова в $м^3$
До +5	21	23	26	31	0,12
Ниже +5 до 0	25	29	32	39	0,13
От 0 до —5	35	39	44	55	0,17
От —5 до —10	46	52	58	71	0,23
От —10 до —15	60	67	77	92	0,31
От —15 до —20	77	86	99	115	0,31
От —20 до —25	92	104	115	138	0,46
От —25 до —30	104	115	132	159	0,49
От —30 до —35	115	127	150	179	0,54
Ниже —35	126	138	167	200	0,59

На станции погрузки эшелона при снабжении углем выдается на растопку одной печи 0,07 $м^3$ дров.

2. Дрова на действующие походные кухни

На одну кухню в сутки выдается: при температуре наружного воздуха до—20°—0,25 $м^3$, при температуре ниже—20°—0,3 $м^3$ дров. Отпускаемые воинскому эшелону дрова должны быть длиной не более 20 *см* и мелко наколотые.

3. Свечи

На один фонарь выдается одна свеча весом 100 *г* на 9 часов горения.

Приложение 24
(к ст. 200)

АКТ №

Настоящий акт составлен на станции (в порту)

_____ „ _____ “ _____ 196__ г.

в том, что _____

_____

(воинское звание, фамилия, имя, отчество и № воинской части)

отстал от воинского эшелона (команды) №_____

Для нагона эшелона (команды) он направляется до станции (порта) _____

пассажирским поездом (судном) _____

_____

(№ поезда, название судна)

Акт компостируется билетной кассой и является документом на право бесплатного проезда в указанном направлении без предоставления отдельного места в вагоне (каюте).

Военный комендант железнодорожного
участка и станции
(водного участка и порта)

м. п. _____
(подпись)

Примечания: 1. Бланки актов изготовляются типографским способом только по распоряжению Управления военных сообщений Генерального штаба и являются документами строгой отчетности.

2. Акт без подписи, гербовой печати и компостерных знаков станции (порта) не действителен.

3. Передача акта другим лицам не допускается.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Глава 1. **Общие положения** 7

Глава 2. **Воинский эшелон** 15

Расчет на эшелоны 16
Подвижной состав и его подготовка для перевозки воинских эшелонов 18
Воинский поезд, порядок его формирования и движения 23
Суда и их подготовка для перевозки воинских эшелонов 27

Глава 3. **Должностные лица и суточный наряд воинского эшелона** 31

Должностные лица . . . . . —
Начальник эшелона 32
Заместитель начальника эшелона 41
Заместитель начальника эшелона по политической части . . . . . —
Заместитель начальника эшелона по снабжению 42
Помощник начальника эшелона по боевому обеспечению 43
Медицинский врач (фельдшер) эшелона . . 44
Командир подразделения 46
Начальник погрузочно-выгрузочной команды 47
Начальник команды связи 49
Начальник команды химической защиты . . —
Начальник аварийно-спасательной команды . 50
Старший по вагону или судовому помещению —

Стр.

Суточный наряд эшелона 52
Дежурный по эшелону . . . . . —
Помощник дежурного по эшелону . . . 54
Дежурный по роте . . . . . —
Дневальный по вагону или судовому помещению 55
Караул и дозоры 56
Дежурное подразделение 57

Глава 4. **Погрузочно-выгрузочное место** . . . 58

Воинское погрузочно-выгрузочное место на железной дороге 59
Воинское погрузочно-выгрузочное место в порту и вне порта 77

Глава 5. **Погрузка и выгрузка воинского эшелона** 87

Общие указания . . . . . —
Погрузка и выгрузка боевой техники при перевозке эшелона железнодорожным транспортом 97
Погрузка и выгрузка боевой техники при перевозке эшелона водным транспортом . . . 109

Глава 6. **Перегрузка воинского эшелона** . . . 114

Глава 7. **Боевое обеспечение воинского эшелона** 119

Глава 8. **Материальное и медицинское обеспечение воинского эшелона** 130

Материальное обеспечение 131
Медицинское обеспечение 135

Глава 9. **Основные обязанности должностных лиц органов военных (военно-морских) сообщений и транспорта** 142

Военный (военно-морской) комендант . . . 143
Начальник отделения железной дороги . . . 148
Начальник службы эксплуатации (движения) пароходства 150
Начальник станции (порта) 151
Капитан (шкипер) судна 152

Стр.

Приложения:

1. Выписка из расчета воинской части на эшелоны для перевозки по железной дороге 154
2. Основные характеристики вагонов железных дорог СССР, используемых для перевозки войск 156
3. Расчет-заявка на перевозку воинской части водным транспортом 165
4. Нормы съемного воинского оборудования крытых вагонов железных дорог СССР 167
5. Краткая характеристика некоторых типов морских и речных судов, наиболее часто используемых для перевозки войск . . 170
6. Маршрутный лист воинского эшелона . . 173
7. Требование-накладная формы 2 . . Вкл.
8. План погрузки воинского эшелона на железнодорожный подвижной состав . . . 175
9. План погрузки (выгрузки) воинского эшелона на судно 178
10. Примерная форма заявки на материальное и медицинское обеспечение воинского эшелона 180
11. Инвентарь и имущество, выделяемые воинской частью для действующих в пути походных кухонь эшелона 181
12. Инвентарь и имущество, выделяемые воинской частью для продовольственного склада эшелона 182
13. Имущество и посуда, выделяемые воинской частью в вагоны или судовые помещения, занятые людьми 183
14. Санитарно-хозяйственное имущество вагона-изолятора (каюты-изолятора и лазарета), выделяемое воинской частью . . 184
15. Нормы обеспечения воинского погрузочно-выгрузочного места на железной дороге приспособлениями, материалами и инструментами 185

Стр.

16. Потребность в материалах, состав команд и время на установку платформ и аппарелей из рельсов и шпал 186
17. Примерная потребность в материалах для постройки одного временного деревянного причала на речном берегу 190
18. Нормы времени на погрузку (выгрузку) одного воинского эшелона на железнодорожный подвижной состав 191
19. Нормы времени на погрузку (выгрузку) боевой техники на морские и речные суда 193
20. Технические условия крепления боевой техники на железнодорожном подвижном составе при перевозке в составе воинских эшелонов и транспортов 194
21. Примерные нормы расхода материалов для крепления боевой техники на судах 235
22. Сигналы остановки поезда, тревог и специальные указатели, применяемые на железных дорогах СССР (извлечения из Инструкции по сигнализации на железных дорогах СССР) 236
23. Нормы выдачи воинским эшелонам топлива и свечей 239
24. Акт на перевозку отставшего от эшелона 240

Наставление по перевозкам войск железнодорожным и водным транспортом
Под наблюдением подполковника *Нетыкса М. В.*
и редактора полковника *Горчакова А. Д.*
Технический редактор *Коновалова Е. К.*
Корректор *Панфилова Л. Д.*

Сдано в набор 7.3.61 Г—72859 Подписано к печати 24.5.61
Военное издательство Министерства обороны СССР
Москва. Центр, Тверской бульвар, 18
Формат бумаги 70×90¹/₃₂ — 7⁵/₈ п. л.=8,92 усл. п. л.+ +1 вкл. — ¹/₈ п. л. = 0,171 усл. п. л. 7,889 уч. изд. л.
Изд. № 5/3524 Зак. № 7942

Продаже не подлежит

Приложение 7
(к ст. 50, 113)

ОБРАЗЕЦ

Форма 2

Эшелон — транспорт №_____

Министерство **обороны СССР**

1. По государственному плану №_____
2. Ввоз груза разрешен на_____
3. Погрузка назначена на_____ (прописью)

„____" _____ 19 г. Нач. ст. прист. _____ (подпись)

Действительно по „____" _____ 19 г.

Дорожная ведомость №_____
(заполняется жел. дорогой, пароходством)

ТРЕБОВАНИЕ-НАКЛАДНАЯ

АВ № 000000

Род вагона	№ вагона (название судна)	Подъемная сила	Число осей

На воинскую перевозку_____ скоростью

Станция (пристань) отправления		Станция (пристань) назначения	

Через передаточные пункты

Отправитель		Получатель	
Его адрес		Его адрес	

Знаки и марки	Число мест	Род упаковки	Наименование груза	Вес груза по определению отправителя	Вес груза по определению жел. дор.	Технич. норма нагрузки
						Подпись товарн. кассира

Вес груза определен отправителем
Подпись лица, определившего вес

Его должность _____

и фамилия _____
(четко и разборчиво)

Подпись и печать войсковой части

Дата выдачи „____" _____ 19 г.

Вес груза определен жел. дор. (пароходством)

На _____ весах

Ст. / Прист. _____

Подпись весовщика _____

Его фамилия _____
(четко и разборчиво)

Тарифные отметки
Гр. ____ Поз. ____ Схема ____

Расчет платежей за ____ кг	Руб.	Коп.
1. Провозная плата		
2. Погрузка		
3. Выгрузка		
4. Взвешивание . . .		
5. Хранение по прибытии		
6. Простой вагонов		
7. Проводник		
8. _____		
Всего . . .		

Особые заявления отправителя

1. О состоянии груза и недостатках упаковки _____
2. О приложенных документах _____

Подпись отправителя

Взыскано при отправлении _____

Подпись кассира ст. / прист. отправления

Взыскано при выдаче _____

Время выдачи

Подпись кассира ст. / прист. назначения _____

Заполняется чернилами или штемпелями. Накладные, заполненные карандашом, не принимаются.

Жирно очерченные графы заполняются отправителем

(см. на обороте)

Зак. 7942

1. Груз погружен в вагон за весом и пломбами отправителя

Весовщик _____
(подпись)

2. При погрузке средствами отправителя вагон (судно):

Подан ——— числа ——— мес.

——— час. ——— мин.

Принят от отправителя

———числа ——— мес.

——— час. ——— мин.

3. Время приема груза к перевозке

4. Отметки отправителя, необязательные для железной дороги

5. Отметки об актах

Станция (пристань) составления акта	№ акта	О чем

6. Груз переадресован по распоряжению———

№ ——— от ——— 19 ———г. Штраф за переадресовку взыскан по кв. разн. сборов №——

станции ——— Должность ———

Штемпель станции переадресовки

Подпись ———

7. При выгрузке средствами получателя вагон (судно):

Подан——— числа ——— мес.

——— час. ——— мин.

Принят от получателя

———числа ——— мес.

——— час. ——— мин.

8. Время выгрузки средствами железной дороги

9. Груз выдан со склада станции (пристани)

Число, месяц	Количество мест	Вес	Подпись весовщика и его фамилия (разборчиво)

10. Вес груза проверен ст. ———
(прописью)

Оказалось: брутто ——— кг.

Тара ваг. проверена / с бруса ——— кг.

Отгружено

„——“ мест——— кг.

Должность———

Фамилия ———

(разборчиво)

Подпись ———

Требования-накладные изготовляются исключительно распоряжением Начальника военных сообщений Советской Армии. Изготовление их в ином порядке преследуется по закону.

Зак. 7942